

ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІКО-ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТУ

ГУДКОВА ВІКТОРІЯ ПЕТРІВНА

УДК 656.072-05

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО ОРІЄНТОВАНОЇ ЕКОНОМІКИ**

08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

ДИСЕРТАЦІЯ

на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Науковий консультант
Макаренко Михайло Володимирович
доктор економічних наук, професор

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ПЕРЕДУМОВИ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.....	19
1.1. Понятійно-категоріальний апарат теорії пасажироперевезень.....	19
1.2. Закономірності формування результатів економічної діяльності в сфері пасажироперевезень.....	41
1.3. Проблеми забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.....	69
1.4. Висновки до розділу 1.....	109
РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО ОРІЄНТОВАНОЇ ЕКОНОМІКИ.....	113
2.1. Економічна рівновага як необхідна умова ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.....	113
2.2. Поляризація економічних інтересів в сфері пасажироперевезень в контексті суспільного розвитку.....	137
2.3. Методологічні принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.....	161
2.5. Висновки за розділом 2.....	182
РОЗДІЛ 3. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ....	187
3.1. Концептуальні засади забезпечення економічно ефективного обслуговування пасажирів.....	187
3.2. Проблеми узгодження економічних інтересів в сфері пасажироперевезень.....	203
3.3. Науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.....	229

3.4. Висновки за розділом 3.....	253
РОЗДІЛ 4. НАУКОВО-МЕТОДИЧНИЙ АПАРАТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	257
4.1. Методичні основи визначення результатів діяльності в контексті циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів.....	257
4.2. Методичний підхід до регулювання пасажирських перевезень з урахуванням вимог Парето-оптимальності.....	281
4.3. Моделювання оптимальних умов господарювання підприємств пасажирського транспорту в сучасних економічних реаліях.....	314
4.4. Висновки до розділу 4.....	338
РОЗДІЛ 5. ІНСТРУМЕНТАРІЙ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	342
5.1. Комплекс показників оцінки соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів.....	342
5.2. Методичні основи оцінки умов обслуговування пасажирів з позицій забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.....	358
5.3. Оцінка рівня соціально-економічної ефективності та обґрунтування вибору умов обслуговування пасажирів.....	379
5.4. Висновки до розділу 5.....	400
ВИСНОВКИ.....	403
СПИСОК ДЖЕРЕЛ.....	409
ДОДАТОК А Матриці попарних порівнянь для ринку транспортного обслуговування населення з урахуванням квазісервісного підходу.....	474
ДОДАТОК Б Показники соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів залізницями.....	480
ДОДАТОК В Показники соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів залежно від умов організації діяльності залізниць.....	507
ДОДАТОК Г Порівняльна рейтингова оцінка соціально-економічної ефективності залежно від умов організації діяльності залізниць.....	515
ДОДАТОК Д Довідки (акти) впровадження.....	523

ВСТУП

Актуальність теми. Економічна діяльність багатьох підприємств пасажирського транспорту України, особливо залізничної галузі, супроводжується наявністю сукупності проблем, типовість яких вказує на системний характер і спільну природу їхнього утворення. Індикаторами негативних явищ стають збитковість пасажирських перевезень, обумовлена державним регулюванням пасажирських тарифів, пільгами на проїзд і неефективним менеджментом, недостатня компенсація збитків від перевезення пасажирів за регульованими тарифами та пільговиків, значна зношеність і низький рівень оновлення застарілого пасажирського рухомого складу, відсутність коштів на розробку та впровадження інновацій в організацію перевезень та обслуговування пасажирів, зменшення обсягів перевезень або припинення обслуговування на соціально-значимих нерентабельних маршрутах, низька якість надання послуг.

На ринку транспортного обслуговування населення основні обсяги пасажироперевезень забезпечують підприємства автомобільного та залізничного транспорту, у мегаполісах вагоме значення мають електротранспорт і метрополітени. І саме на цих підприємствах, які створюють фундамент транспорту загального користування, а отже – основу обслуговування пасажирів, у найбільшому ступені виявляються негативні тенденції, що спричиняють появу комплексу внутрішніх господарських проблем.

Законодавством України передбачена підтримка економічної діяльності транспортних підприємств у сфері пасажироперевезень, спрямована на нівелювання негативних наслідків впливу соціального навантаження на галузеві бізнес-процеси. Більшість нормативних положень виконується і тим самим забезпечує підвищення ефективності економічної діяльності

перевізників. Проте дія окремих правових регуляторів, що передбачають покриття збитків унаслідок регулювання тарифів, компенсації частини вартості пільгових перевезень, бюджетного фінансування проектів оновлення рухомого складу, суттєво обмежена, у повному обсязі не виконуються законодавчо встановлені зобов'язання держави. Це знижує показники економічної ефективності та звужує можливості економічного розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Водночас у сфері пасажироперевезень створюються організаційні умови для подальшої комерціалізації діяльності суб'єктів господарювання. Стосовно залізничного транспорту прийнято низку законодавчих актів, які виключають перехресне субсидіювання пасажирських перевезень, а отже, залишають завідомо збиткову діяльність без достатніх джерел покриття поточних витрат і без можливостей формування або залучення необхідних інвестиційних ресурсів. Логічним продовженням економічно обґрунтованих рішень за умови збереження діючого механізму зовнішньої підтримки стане виправдане зменшення обсягів обслуговування пасажирів залізницями, а це суперечить вимогам розвитку соціально орієнтованої економіки в частині створення умов доступності пасажирських перевезень і екологічної безпеки роботи транспорту.

Як наслідок, існуючі умови обслуговування пасажирів не забезпечують ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, і ця проблема залишається нерозв'язаною.

У публікаціях вітчизняних і зарубіжних дослідників містяться теоретичні та методологічні розробки щодо окремих аспектів вирішення зазначеної проблеми. Теоретичні та методологічні основи реструктуризації підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту розглядалися в наукових працях Ю. С. Бараша, О. М. Гудкова, Г. Д. Ейтутіса, В. А. Зови, О. О. Петренка та ін. Пошуку напрямів організаційного удосконалення економічної діяльності підприємств інших видів пасажирського транспорту присвячували свої дослідження В. М. Бобровник, Л. М. Волинець, В. В. Димченко, І. В. Шевченко,

В. О. Федорова та ін. На розв'язання завдань фінансового оздоровлення підприємств зосереджено дослідження В. В. Костецького, О. О. Кравченко, Ю. П. Слободяніка тощо. Протягом останніх років проблеми конкурентоспроможності на ринку перевезення пасажирів у різному ступені розглядали багато дослідників, але найбільшу увагу цим питанням було приділено в роботах І. М. Аксьонова, Н. І. Богомолової, В. Л. Диканя, М. О. Єр'оміної, В. В. Жихарєвої, О. М. Криворучко, К. М. Разумової, Є. М. Сича, С. О. Тульчинської, Т. Ю. Чаркіної, О. Ю. Чередниченка, О. Г. Шаля, В. Г. Шинкаренка та ін. Не менш актуальними залишаються питання побудови пасажирських тарифів, пошуку способів удосконалення яких у повному обсязі або частково присвятили свої дослідження О. В. Бакалінський, Н. І. Богомолова, В. В. Величко, О. О. Карась, Н. М. Колесникова, Я. Я. Назаренко, О. В. Познякова, О. Є. Ревуцька, О. В. Семенцова. Проблеми якості транспортного обслуговування населення в тій або іншій мірі вирішували такі вчені як Ж. І. Жерейж, Т. Є. Василенко, О. М. Криворучко, Г. Ю. Кучерук, О. І. Стогул, О. М. Тимошук, Т. Тсекеріс та ін. Значний науковий інтерес (праці В. В. Благі, Н. Лаффела, Т. Літмана, Ю. В. Макаренка, О. І. Мірошника, Т. Ю. Чаркіної та ін.) викликають питання урахування екологічного фактора при відпрацюванні шляхів соціально-економічного розвитку окремих підприємств пасажирського транспорту і сфери пасажироперевезень у цілому, виявлення основних негативних наслідків антропогенного впливу на навколишнє середовище під час транспортного обслуговування населення, встановлення обмежень у використанні технічних засобів, що не відповідають екологічним вимогам. Досить актуальним і перспективним напрямом розвитку сфери пасажироперевезень багатьма дослідниками (зокрема І. М. Аксьоновим, В. В. Величко, М. Доєрті, О. М. Кривопішиним, О. І. Мірошником, К. М. Разумовою тощо) визнається узгодження експлуатаційної діяльності підприємств різних видів пасажирського транспорту з метою забезпечення комплексного максимально безперервного обслуговування населення певних адміністративних

територій. Значний інтерес вчених викликають питання державного регулювання економічних процесів в сфері пасажироперевезень, у межах цього напрямку варто звернути увагу на напрацювання Ю. С. Вдовенко, В. І. Вербицької, В. В. Димченка, В. О. Котик, С. А. Матійко, А. М. Новікової, О. І. Черноус та ін.

Проте, зважаючи на очевидний науковий інтерес до питань обслуговування пасажирів та широке коло досліджень, проведених у цьому напрямі, проблема забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту загального користування в аспекті теоретичного пошуку причин та узагальнення методології їхнього усунення у комплексі не розглядалася. Зазначене зумовило вибір теми дослідження та засвідчило його актуальність.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тематика дисертаційної роботи відповідає пріоритетним напрямам реалізації науково-дослідних програм національного і галузевого значення.

Зокрема в Державному економіко-технологічному університеті транспорту під час виконання науково-дослідних робіт: «Основні напрямки реструктуризації та розвитку залізничного транспорту України в умовах ринкової економіки» (№ Держреєстрації 0102U003293, 2010–2012 рр.) враховано пропозиції автора щодо напрямів підвищення ефективності пасажирських залізничних перевезень; «Розробка концепції створення єдиної нормативної бази організації пільгових перевезень пасажирів» (№ 46-2010Б, № Держреєстрації 0111U005360, 2010 р.), в якій здобувач взяв участь як відповідальний виконавець, враховано пропозиції дисертанта щодо розвитку нормативно-правової бази пільгового перевезення пасажирів у контексті забезпечення ефективної роботи підприємств пасажирського транспорту; «Наукове обґрунтування єдиної нормативної бази організації пільгових перевезень пасажирів» (№ 47-2011Б, № Держреєстрації 0111U005361, 2011–2014 рр., здобувач – відповідальний виконавець) – методичні підходи до

обґрунтування величини компенсацій підприємствам пасажирського транспорту; «Проблеми інноваційного розвитку ринку транспортних послуг» (№ Держреєстрації 0112U005792, 2013 р.) – результати дослідження теоретичних і практичних умов організації діяльності підприємств пасажирського транспорту; «Розробка бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії на одному з напрямів Київського залізничного вузла» (№ 53/2012-ЦТех-156/2012-ЦЮ, № Держреєстрації 0112U006598, 2013 р.) – пропозиції щодо встановлення методичних основ визначення базових складових бізнес-плану галузевого проекту; «Порядок розрахунку та оформлення проїзних документів на проїзд пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні» (№ 111-н/2013-ЦТех-193/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002956, 2013 р.); «Службова інструкція з розрахунку вартості проїзду пасажирів та оформлення проїзних документів у міжнародному сполученні» (№ 112-н/2013-ЦТех-194/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002957, 2013 р.); «Порядок оформлення перевізних документів та розрахунку вартості перевезення багажу та вантажобагажу» (№ 113-н/2013-ЦТех-195/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002958, 2013 р.).

Окремі положення дисертаційної роботи представлені у звітах науково-дослідних робіт ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України»: «Розробка методики із складання калькуляції собівартості послуг, які надаються пасажирам на вокзалах та в поїздах» (№ 284/04-14/04-Цтех, 2004 р.); «Розробка комплексної методики підвищення ефективності перевезення пасажирів у приміському сполученні (на дослідному полігоні ДН-1 ПЗЗ)» (№ 339/04-19/04-Цтех, 2004 р.); «Розробка технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагонів» (№ 340/04-20/04-Цтех, 2004 р.); «Розробка заходів з розвитку пасажирського господарства та приміських перевезень» (№ 106/08-ЦТех-0464/08-ЦЮ, 2008 р.).

Мета і задачі дослідження. Метою роботи є встановлення методологічних принципів та обґрунтування концептуальних засад, удосконалення методичних підходів та надання практичних рекомендацій із забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.

Відповідно до зазначеної мети поставлено та вирішено такі *задачі*:

- визначити роль підприємств пасажирського транспорту в системі економічних відносин та впорядкувати понятійно-категоріальний апарат теорії пасажироперевезень;
- встановити тенденції та систематизувати закономірності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту;
- узагальнити теоретичні підходи до забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту;
- визначити сутність і виявити особливості досягнення економічної рівноваги у сфері пасажироперевезень;
- визначити економічні інтереси суб'єктів сфери пасажироперевезень;
- встановити та розкрити принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту;
- розробити концептуальні засади організаційного забезпечення економічно-ефективної діяльності у сфері пасажироперевезень;
- удосконалити механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту;
- розвинути методичні основи визначення результатів економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту в контексті циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів;
- обґрунтувати методичний підхід до регулювання пасажирських перевезень з урахуванням Парето-оптимальності;
- впорядкувати пріоритети та обґрунтувати оптимальні умови господарювання підприємств пасажирського транспорту в сучасних

економічних
реаліях;

- створити комплекс показників оцінювання умов обслуговування пасажирів з позицій забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту;
- розробити методичні основи оцінки показників соціально-економічної ефективності та обґрунтувати вибір умов обслуговування пасажирів.

Об'єкт дослідження – процеси забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Предмет дослідження – сукупність соціально-економічних умов, принципів та відносин, що виникають у процесі забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.

Методи дослідження. У роботі застосовано системний, діагностичний та оптимізаційний підходи, що заклало основи комплексного дослідження умов забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту. Для досягнення поставленої мети та розв'язання визначених завдань використано: *дефінітивний та компонентний аналіз* для наукового визначення та встановлення семантичної структури термінів, що визначають роль і пояснюють специфіку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту; *методи наукової абстракції та агрегування, статистичний і динамічний аналіз* для виявлення відносно стійких тенденцій і регулярних зв'язків у процесах функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту; *діалектичний та абстрактно-логічний методи* для вивчення еволюції теоретичних підходів, узагальнення логіки наукових досліджень і поглиблення науково-теоретичних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту; *методи наукового аналізу та синтезу* для визначення інтересів соціально-економічних суб'єктів у сфері пасажироперевезень, *дедуктивний та аксіоматичний методи* для встановлення

принципів організаційного забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, *індуктивно-дедуктивний метод* та *критерій Парето* для розробки концептуальних засад забезпечення економічно-ефективної діяльності у сфері пасажироперевезень, *каузальний метод* при побудові оновленого механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, *методи порівняння* та *детермінованого факторного аналізу* для формального опису окремих методичних положень бізнес-планування діяльності перевізників і регулювання пасажирських перевезень, *методи декомпозиції й аналізу ієрархій* для обґрунтування умов господарювання підприємств пасажирського транспорту, *статистично-евристичний* та *теоретико-експериментальний підходи* для створення комплексу показників оцінки соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів, *методи відстані* та *диференціальний* для порівняльної оцінки умов економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Інформаційну основу дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти України, що регулюють економічну діяльність підприємств пасажирського транспорту загального користування, документи методичного та нормативного спрямування міжнародних організацій у сфері пасажироперевезень, матеріали, опубліковані в наукових фахових виданнях, інформація Державної служби статистики України, аналітичні матеріали Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України, Рахункової палати України, ДАК «Автомобільні дороги України», Державної адміністрації залізничного транспорту України, ДТГО «Львівська залізниця», ДТГО «Південно-Західна залізниця» та ДП «Донецька залізниця», ДП «Одеська залізниця», ДП «Придніпровська залізниця», ДП «Південна залізниця», КП «Київський метрополітен», а також міжнародних фінансових організацій, результати наукових досліджень з питань забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту загального користування.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у встановленні методологічних принципів, обґрунтуванні концептуальних засад та вдосконаленні методичних підходів до забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.

Найбільш вагомими науковими результатами дисертаційної роботи є:

вперше:

- на основі запропонованого методичного підходу, який ґрунтується на розрахунку показників економічного зростання та ефективності виробництва, встановлено закономірності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту. Доведено, що розвиток діяльності у сфері пасажироперевезень супроводжується прискореним зростанням проміжного споживання, економічною розбалансованістю, збільшенням середніх відстаней перевезення пасажирів, автомобілізацією та індивідуалізацією транспорту; діяльність стає більш трудо- і фондомісткою при середньому рівні матеріаловіддачі та значній рухомості населення. Встановлені закономірності дозволяють сформулювати комплексне уявлення про сучасні та перспективні умови здійснення економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту;

- обґрунтовано сутність і зміст методологічних принципів забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які ураховують інтереси соціально-економічних суб'єктів і закладають основи нормалізації процесів простого та розширеного відтворення: загальні принципи (соціально-економічний компроміс, структурна комплементарність, функціональна локалізація, інформаційний прагматизм), спеціальні для соціально-спрямованої діяльності (соціальне підприємництво, економічна відповідальність, субсидіарне споживання, конвергенція виробництва, дискретна контракція, заохочування виробників) та комерційно-спрямованої діяльності (бізнес-орієнтованість, соціальна відповідальність, персоніфіковане

споживання, диференціація виробництва, безперервна контрактація, вилучення споживачів). Обґрунтовані принципи дозволяють визначити вихідні теоретичні положення щодо формування правил поведінки соціально-економічних суб'єктів при поєднанні комерційно та соціально зорієнтованої діяльності;

- розроблено концептуальні засади забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які ґрунтуються на трьох типах організаційно-економічних відносин «споживач – виробник», «держава – споживач – виробник» та «споживач – виробник – держава», що дозволяє диференціювати вид обслуговування (індивідуальне (персоніфіковане), пільгове (виняткове), стандартне (базове)) та умови надання пасажирам послуг;

удосконалено:

- науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, який, на відміну від існуючого, ґрунтується на циклічному узгодженні інтересів соціально-економічних суб'єктів та причинно-наслідковій логіці, що передбачає перехід від персоніфікованого обслуговування за комерційними умовами до надання пільгових і далі стандартних послуг у випадку незадоволення соціальних потреб. Це дозволяє алгоритмізувати процес прийняття рішень щодо перевізної діяльності, через організацію обслуговування за взаємовигідними умовами в системі «споживач – виробник» і лише у випадку незадоволення соціальних потреб – формування відносин за умовою Парето-оптимальності в системі «держава – споживач – виробник», а потім «споживач – виробник – держава», як наслідок забезпечується дотримання вимоги ефективності економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту;

- методичні основи оцінки необхідних результатів економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які, на відміну від існуючих, передбачають оцінку вартості вигід споживача та збалансування інтересів у системі повноплатного та пільгового обслуговування пасажирів. Дозволяють

використовувати вартість вигід як інструмент діагностики конкурентоспроможності послуг, а детерміновану факторну модель грошових надходжень, що визначає взаємозв'язок обсягів, вартості та структури перевезень у системі повноплатного та пільгового обслуговування пасажирів, як засіб збалансування інтересів підприємства, держави, споживача;

- методичний підхід до регулювання перевезень пасажирів транспортними підприємствами, який, на відміну від існуючих, передбачає державне фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів і ґрунтується на визначенні частки бюджетних відшкодувань за принципом покриття інфраструктурних витрат. Дозволяє обґрунтовувати суму покриття витрат перевізників із зовнішніх джерел на підставі показників, рівень яких регулюється державою та не залежить від господарських рішень підприємств пасажирського транспорту;

- діагностичний інструментарій оцінки ефективності економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, який, на відміну від існуючих, передбачає визначення ключових показників ефективності з позицій дотримання соціально-економічних вимог; сприяє розвитку методичних основ комплексного дослідження системи забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту; надає можливість визначення ступеня задоволення інтересів суб'єктів сфери пасажироперевезень;

- методичні основи оцінки умов економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які, на відміну від існуючих, унаслідок здійснення порівняльної рейтингової оцінки з урахуванням диференціальної дії окремих параметрів надають можливість вирішення соціально-економічних завдань і дозволяють обґрунтувати вибір найкращих умов організації пасажирських перевезень;

дістали подальшого розвитку:

- понятійно-категоріальний апарат економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, який, на відміну від існуючого, ґрунтується на відокремленні ознако-утворюючих і виробничо-формуючих категорій, формуванні логіки взаємозв'язку термінів та узагальненні змісту сфери діяльності підприємств у понятті «сфера пасажироперевезень», що є сукупністю економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів за індивідуальними вимогами або із суспільно необхідною метою, яка конкретизується у визначеному колі соціально-економічних суб'єктів і видів діяльності, об'єднаних спільністю задоволення транспортних потреб населення;

- сутність поняття економічної рівноваги сфери пасажироперевезень як стану взаємного погашення впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням сукупності економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів, та дотриманням Парето-оптимальних пропорцій у формуванні організаційно-економічного потенціалу підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг;

- наукові положення сучасної теорії забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту за рахунок циклічного узгодження інтересів соціально-економічних суб'єктів. Сприяють збалансованому розвитку сфери пасажироперевезень з урахуванням необхідності економічно-ефективного надання послуг пасажирів та розв'язання соціальних завдань з забезпечення транспортної доступності;

- науково-методичний підхід до визначення економічних інтересів суб'єктів сфери пасажироперевезень шляхом поєднання базових положень концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки в контексті обслуговування пасажирів і виявленні суперечливих вимог до обсягів, якості та вартості перевезень. Дозволяє обґрунтувати необхідність відокремлення на підприємствах пасажирського транспорту напрямів економічної діяльності для вирішення комерційних і соціальних завдань;

- теоретичні положення щодо обґрунтування оптимальних умов господарювання підприємств пасажирського транспорту, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на декомпозиції проблеми, впорядкуванні соціально-економічних пріоритетів і формуванні узагальнених альтернативних варіантів розвитку. Дозволяють розташувати альтернативи залежно від пріоритетності у забезпеченні ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту з урахуванням вимог соціально орієнтованої економіки.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні наукові положення дисертаційної роботи доведено до рівня методичних розробок і практичних рекомендацій. Пропозиції автора щодо обґрунтування параметрів функціонування підприємств пасажирського транспорту на основі циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів, визначення ключових показників ефективності з урахуванням різних соціально-економічних вимог, порівняння умов господарювання підприємств пасажирського транспорту можуть бути враховані при прийнятті стратегічних управлінських рішень; щодо фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів – рішень Державної адміністрації залізничного транспорту України; щодо оцінки конкурентоспроможності послуг та використання детермінованих факторних моделей грошових надходжень і компенсацій – в процесі бізнес-планування.

Наукові результати автора використовуються в практичній діяльності органів державного управління, підприємств транспорту загального користування, науково-дослідних установ та у навчальному процесі, що підтверджується відповідними довідками. Так, концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств, методичні підходи до регулювання пасажирських перевезень та встановлення оптимальних умов обслуговування пасажирів використані в процесі планування та оцінки діяльності пасажирського комплексу залізниць Державної адміністрації залізничного транспорту України (довідка від 03.06.2015 р.); пропозиції щодо

планування та діагностики ефективності пасажирських перевезень – у діяльності Фінансово-економічного департаменту Державної адміністрації залізничного транспорту України (довідка від 08.04.2015 р.); комплекс моделей планування фінансово-економічних показників, методичні рекомендації щодо оцінки соціально-економічної ефективності та науково-методичний підхід до обґрунтування господарських рішень у структурних підрозділах пасажирського господарства – в діяльності ДТГО «Південно-Західна залізниця» (довідка від 25.05.2015 р.); методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності послуг наданих пасажиром, рекомендації щодо моделювання значень показників по пасажирським перевезенням – в діяльності ВП «Український центр обслуговування пасажирів залізничного транспорту України» (довідка від 28.05.2015 р.); теоретичні положення щодо обґрунтування принципів та концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності з обслуговування пасажирів, методичні рекомендації з визначення соціально-економічної ефективності приміських залізничних перевезень – при виконанні науково-дослідних робіт ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» (акт про впровадження від 09.09.2014 р.); матеріали з опису методичних основ бізнес-планування та розрахунку економічних показників пасажирських перевезень – при розробці робіт ДП «Проектно-конструкторське бюро з автоматизації систем управління на залізничному транспорті» (акт про впровадження від 10.04.2015 р.).

Основні положення дисертації застосовуються в навчальному процесі Державного економіко-технологічного університету транспорту під час викладання дисциплін «Економіка транспорту», «Економіка пасажирських перевезень», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків», «Економічна діагностика» (довідка від 04.03.2015 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійним завершеним науковим дослідженням, яке містить вирішення актуальної науково-прикладної проблеми обґрунтування методологічних принципів та

концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки. Наукові положення, розробки, результати, висновки і рекомендації, що виносяться на захист, одержані автором самостійно та викладені в наукових публікаціях. Особистий внесок здобувача у роботах, опублікованих у співавторстві, зазначено у списку опублікованих праць.

Апробація результатів дисертації. Основні положення дисертаційної роботи доповідалися й одержали позитивну оцінку на міжнародних науково-практичних конференціях: «Економічна теорія: еволюція парадигми та революційні гіпотези» (м. Київ, 2015); «Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті» (м. Київ, 2014; 2010; 2009; м. Судак, 2013; 2012;); «Проблеми економіки транспорту» (м. Дніпропетровськ, 2014; 2013; 2012); «Проблемы экономики, менеджмента и логистики различных видов транспорта» (м. Київ, 2013); «Бъдещите изследвания – 2013» (м. Софія, 2013); «Безопасность движения поездов» (м. Москва, 2012); «Vedecky prumysl evropskeho kontinentu – 2012» (м. Прага, 2012); «Теорія і практика управління економічним розвитком» (м. Київ, 2012); «Актуальні проблеми економіки і управління в сучасних соціально-економічних умовах» (м. Дніпропетровськ, 2012); «Трансформаційні процеси в економіці держави та регіонів» (м. Запоріжжя, 2012); «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (м. Харків, 2012; м. Львів, 2009; м. Сімферополь, 2008); «Перспективные компьютерные, управляющие и телекоммуникационные системы для железных дорог Украины» (м. Алушта, 2012); «Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України» (м. Київ, 2012); «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (м. Харків, 2012); «Проблемы государственного регулирования железнодорожного транспорта» (м. Одеса, 2012); «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Судак, 2011); «Проблеми та перспективи

розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту» (м. Київ, 2011; 2008).

Публікації. Основні наукові положення, висновки і результати дослідження опубліковано в 59 наукових працях загальним обсягом 71,01 друк. арк., з яких особисто автору належать 40,27 друк. арк., у т. ч. 1 одноосібна монографія, розділи у 2 колективних монографіях, 29 статей в наукових фахових виданнях з економіки, в т. ч. 5 у виданнях України, які включені до міжнародних науково-метричних баз, 5 статей в іноземних виданнях з напрямку, з якого підготовлено дисертацію, 27 публікацій у збірниках матеріалів конференцій.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, п'яти розділів, висновків, чотирьох додатків, списку використаних джерел із 639 найменувань. Роботу представлено на 529 сторінках машинописного тексту, в т. ч. 67 таблиць, 17 з яких займають 24 повні сторінки основного тексту дисертації, 55 рисунків, 11 з яких займають 11 повних сторінок, додатки на 56 сторінках і список використаних джерел на 65 сторінках. Обсяг основного тексту дисертації складає 408 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ПЕРЕДУМОВИ ТА ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Понятійно-категоріальний апарат теорії пасажироперевезень

В основі побудови сучасної моделі ринку транспортних послуг перебуває сукупність економічних відносин, що відповідає сформованому соціально-економічному середовищу, ґрунтується на загальноприйнятих правилах і нормах поведінки, враховує світові тенденції розвитку та по-суті є цільовим орієнтиром будь-яких удосконалень – ідеальною формою взаємодії в процесі виробництва й привласнення матеріальних і нематеріальних благ – перевезень та додаткового транспортного обслуговування.

Зважаючи на те, що модель є наближеним аналогом досліджуваних об'єктів, який відображає сутнісні ознаки та властивості, а в контексті транспортного ринку передбачає формування принципів, ідей і положень, що пояснюють фундаментальні основи функціонування підприємств галузі та позначають загальні орієнтири розвитку економічних відносин, категоризація, а, отже, встановлення окремих складових і тлумачення класифікуючих понять, є необхідною умовою. На підставі чітко визначеної та прозоро побудованої сукупності категорій формується уява про будь-яку систему, забезпечується транзитивність окремих елементів, знижується рівень інформаційної ентропії й підвищується ефективність навігації. Від ступеня розуміння сутності й логічної зв'язаності об'єктів і явищ прямо залежить можливість системного опису структури, своєчасність виявлення проблем функціонування й розвитку, оптимальність вибору способів досягнення кінцевих цілей і вирішення локальних завдань.

У процесі побудови цільової моделі транспортного ринку особливої уваги вимагають проблеми, пов'язані з переміщенням людей та обумовлені

формуванням економічних відносин з одночасним урахуванням комерційних інтересів і здійсненню заходів соціального спрямування.

Сфера пасажироперевезень, як складне динамічне та на даний час розбалансоване утворення, вимагає обов'язкової категоризації й виділення специфічних сукупностей понять і підлягає предметно-змістовному агрегуванню із встановленням логічних зв'язків між окремими характеристиками. Опис предметно-змістовної структури й формулювання комплексного визначення поняття «сфера пасажироперевезень», побудованого на основі синтезу філософського, соціального, економічного й техніко-технологічного сприйняття, є фундаментальним моментом формування цільової моделі транспортного ринку. Мова йде не про створення нового уявлення про сферу переміщення, а про переосмислення отриманих у науці результатів з метою їхнього лаконічного перекладу на філософську або загальнонаукову мову й подальшого уніфікованого використання в різних галузях знання [120].

Будь-яка категорія будучи найбільш узагальненим (родовим) поняттям відображає зміст, а отже, закономірні зв'язки реальної дійсності та узагальнює розвиток суспільної науки і практики [207, Т. 1, с. 311]. Комплексне пізнання теоретико-прикладних напрацювань в історичному контексті наповнює відомі поняття новим сутнісним і якісним розумінням та приводить до розширення понятійно-категоріального апарату.

У сучасній системі галузевих економічних знань (в дослідженнях Аксенова І. М. [3], Базилюк А. В. [17], Бакалінського О. В. [21], Бараша Ю. С. [24], Беленького М. Н. [27], Борданова С. В. [39], Висоцької І. І. [58], Голоскова В. М. [76], Громової О. В. [85], Громуле В. [86], Гудкова В. А. [373], Гудкова О. М. [87], Гудкової В. П. [158], Канторовича Л. В. [245], Карась О. О. [246], Котик В. О. [271], Кочнева Ф. П. [275], Кулаєва Ю. Ф. [281], Макаренка М. В. [318], Міротіна Л. Б. [332], Назаренко Я. Я. [17], Парахонського Б. М. [371], Пасечника В. І. [372], Персіанова В. А. [564], Петренко О. О. [375], Саболіна В. О. [371], Семенцова О. В. [458], Сівогракова О. В. [462], Сича Є. М. [470],

Терьошиної Н. П. [563], Терьошкіної Н. Є. [493], Толкачової Н. М. [563], Трегубова В. Н. [502], Трихункова М. Ф. [503], Тульчинської С. О. [507], Цвєтова Ю. М. [534], Ханукова Є. Д. [528], Хачатурова Т. С. [565] та багатьох інших роботах суто пасажирського спрямування або з економіки транспорту в цілому) використовується ознако-утворююче поняття «*пасажирські перевезення*» [3, 39, 58, 158, 245, 271, 319, 470, 534, 568 тощо], яке ідентифікує продукт діяльності підприємств пасажирського транспорту в межах задоволення потреб *пасажира*, як головного системо-утворюючого компонента [534], та у науковому аспекті, виходячи із загальноприйнятих визначень має переважно технологічні властивості, споживчу природу та пояснює процес переміщення як механічне пересування з використанням специфічних технічних засобів. Найчастіше пасажирські перевезення тлумачаться як «переміщення людей за допомогою різних видів транспорту» [38]. Іноді, переважно в нормативних виданнях, вказують на вид діяльності транспортних підприємств [318]. Але в будь-якому випадку позначають лише окрему складову та описують одну з характеристик вироблених галуззю й спожитих пасажиром благ. Обмеження у розумінні цього поняття як фундаментального і родового при формуванні цільової ринкової моделі полягають у відсутності в його сприйнятті додаткових (супутніх) послуг, що супроводжують основне обслуговування та впливають на загальне уявлення про перевезення, а також в концентрації уваги лише на споживчій складовій економічних відносин.

До понять, що вирішують першу із вказаних проблем, належать категорії «*транспортні послуги пасажирам*», «*послуги перевезення пасажирів*», «*послуги пасажирського транспорту*», сутнісно ширші за попередню, враховують не лише основне, а ще й супутнє обслуговування та посилюють економічне спрямування, тому що виявляють результати діяльності галузі із задоволення різноманітних потреб пасажира [76, 85, 175, 516 та ін.]. Між тим, попри охоплення всіх споживчих властивостей, знов таки позначають лише продукт діяльності підприємств пасажирського транспорту, залишають поза

увагою низку виробничих характеристик транспортного ринку, лише в цілому формуючих різноманітність соціально-економічних зв'язків.

Існує та широко застосовується категорія «*пасажирський транспорт*», яка позначає або комплекс специфічних транспортних об'єктів, або сукупність виробників – перевізників та інших галузевих підприємств, що забезпечують процес пересування транспортних засобів і пасажирів. Однак чіткого визначення сутності цього поняття не надається. Іноді наголошується, що «пасажирський транспорт є складовою частиною транспортної системи країни» [373, с. 30]. Іноді акцентується увага на його окремій частці – суспільному транспорті або *пасажирському транспорті загального користування* [332]. Іноді зміст пасажирського транспорту розкривається в контексті загального поняття транспорт, як однієї з найважливіших галузей економіки, покликаної «задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях» [231] та структурованої за видами перевезень (пасажирський і вантажний транспорт) і за видами транспортних засобів (залізничний, морський, автомобільний, авіаційний, річковий, а також міський, електротранспорт, в т. ч. метрополітен) [207, Т. 2, с. 462]. Окрім виникаючих нечіткостей при наголошенні на виробничому характері поняття пасажирського транспорту з його змісту випадають та повною мірою не враховуються відносини споживання в цілому та в аспекті зовнішнього регулювання зв'язків.

Майже такого значення набуває категорія пасажирського комплексу, в якій ще більше конкретизується виробнича складова ринку у вигляді територіально-галузевих і виробничо-господарських утворень, що забезпечують технологічну, організаційну, соціально-економічну та фінансову взаємодію в процесі транспортного обслуговування населення [470, с. 34]. Деталізація різних форм взаємозв'язків є значним кроком до узагальнення різноманітності проявів внутрішнього та зовнішнього середовища. Але саме за допомогою цього поняття в окремих випадках розкривається зміст категорії транспорту [223, 231 та ін.], внаслідок чого незаперечним виявляється сприйняття виробничо-технологічного комплексу (у різних його проявах) як

основи функціонування підприємств пасажирського транспорту і розуміння його виробничо-госпо-дарської природи.

Вимагають осмислення в аспекті набуття фундаментального значення поняття *«ринок»*, *«сегмент»* і *«сектор» пасажирських перевезень*, що окреслюють специфічність економічної системи, утвореної в процесі транспортного забезпечення населення. Розуміючи, що ринок – це сукупність економічних відносин «з приводу вторинного привласнення та відповідного відчуження» [207, Т. 2, с. 250] і є однією із систем формування економічних зв'язків, яка має межі використання, а сегмент, як маркетингове поняття, застосовується в контексті ринку, позначаючи його частку стосовно визначених товарів чи послуг, відокремлену за територіальною, галузевою або соціальною ознакою, економічні відносини при перевезенні пасажирів лише можуть (при цьому зовсім не обов'язково) бути організовані згідно з ринковими принципами і в такому випадку залежно від точки зору або самі утворюють ринок, або розглядаються як сегмент загального ринку транспортних послуг. Але це окремі випадки, що визначальним чином не впливають на існування пасажироперевезень як таких і є одним з проявів системи побудови економічних зв'язків. Безперечно, зв'язків, що відповідають сучасній системі економічних відносин, проте не враховують можливість побудови іншого механізму взаємодії залежно від вагомості впливу окремих пасажироперевезень на загальні соціальні процеси та відповідного державного регулювання суто ринкових важелів або взагалі використання іншої моделі функціонування галузевих виробничо-господарських формувань.

Можливість застосування поняття *«сектор пасажирських перевезень»* також викликає деякі заперечення. У класичному поданні до сектора економіки належить значна її частка, об'єднана або за галузевою ознакою (сектори промислових, транспортних, фінансових компаній тощо), або за ознакою власності (колективний, приватний, державний сектори) [207, Т. 2, с. 302–303], або за характером продукту з охопленням декількох галузей (реальний сектор

економіки, який об'єднує галузі, що виробляють матеріально-речовий продукт, нематеріальні форми багатства і послуги [37]).

Між тим, по-перше, як вже було наголошено раніше, пасажирські перевезення є видом економічної діяльності підприємств транспорту, отже, є часткою транспортного сектора, по-друге, навіть обґрунтоване використання категорії сектор (враховуючи організаційні, економічні, соціальні та інші особливості його утворення) знов таки обмежене виробничо-галузевою складовою. По-суті, сектором пасажироперевезень є сукупність виробників, і виходячи з цього розуміння у загальному сприйнятті (а не стосовно окремих об'єднань, що виникли в конкретних умовах функціонування) можна стверджувати про відповідність вказаного поняття категоріям «пасажирський комплекс» і «пасажирський транспорт».

Категорією, спроможною нівелювати індивідуальні відмінності та об'єднати зміст вказаних термінів, могла б стати *«система пасажирських перевезень»*, як дуже ємне, складне, всеохоплююче поняття. Однак можливість її застосування на даний час викликає теоретико-методологічні суперечності, має дискусійний характер, а сутність перебуває у стані критичного осмислення. Не можна повністю погодитися з думкою вчених, які стверджують про відсутність у пасажирського комплексу, що забезпечує задоволення транспортних потреб суспільства, системних ознак [464], між тим застосовувати дискусійну категорію як фундаментальну й об'єднуючу також неможливо. Тому більш прийнятним, узагальнюючим та менш суперечливим поняттям, відомим у колі науковців [17, 493] та застосовуваним на практиці, є категорія *«сфера пасажироперевезень»* (рис. 1.1).

Проводячи аналогії із взаємозв'язку складових економічної системи [566], саме сфера (у суспільно-виробничому контексті) є найбільш принциповим поняттям стосовно транспортного обслуговування населення, саме на цьому рівні із загальної сукупності підприємств, об'єднаних за різними ознаками у сектори, комплекси або галузі з транспортного виробництва,

виділяється складова, що стосується утворення особливого товару-послуги – перевезення пасажирів, який на відміну від вантажних перевезень є складовою сфери нематеріального виробництва (рис. 1.2).

Відомо, що зміст будь-якого поняття виявляється внаслідок вивчення особливостей прояву основних функцій категорії, які визначають об'єкт або явище як форму буття, рід знання й результат мислення [422, с. 5].

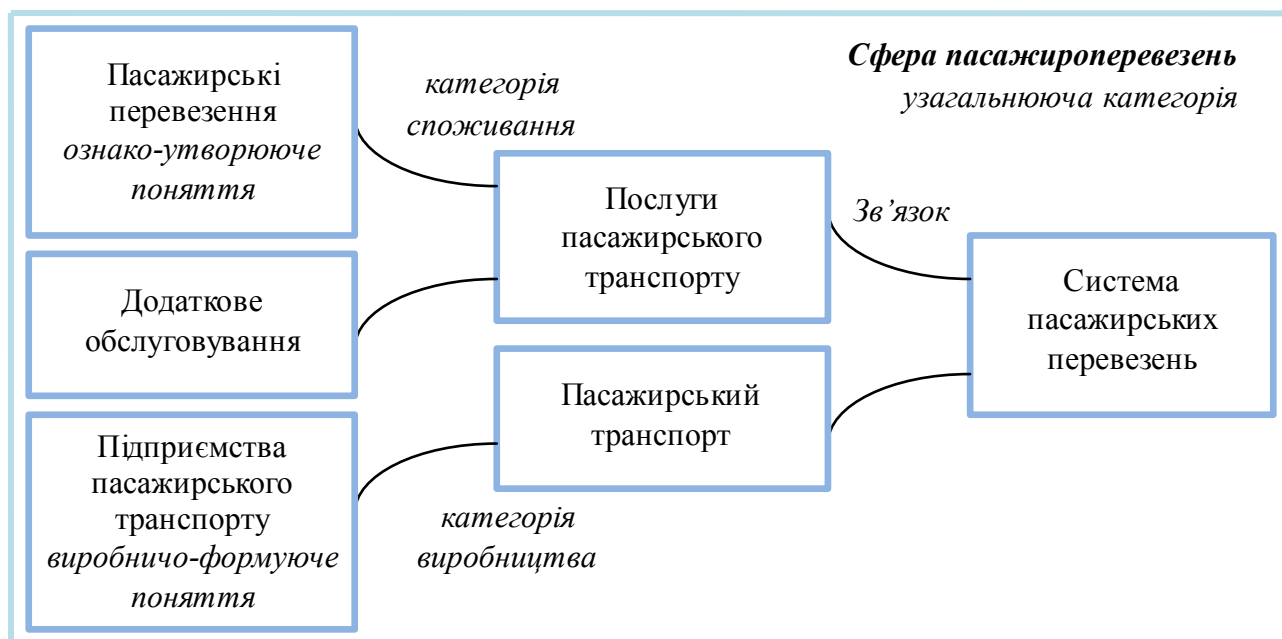


Рис. 1.1. Сфера пасажироперевезень як узагальнююче фундаментальне поняття транспортного обслуговування населення

Джерело: розроблено автором

У випадку ідентифікації сфери пасажироперевезень зміст саме цього поняття впливає з відчуття специфічних результатів її функціонування (з безпосереднього здійснення переміщень) і з розуміння сутності та накопичення знань про особливості її побудови (функціональну, організаційну і ресурсну складові), а саме є наслідком:

по-перше, сприйняття поняття «сфера пасажироперевезень» як відомого (його розуміння). Загальні основи розвитку сфери

пасажироперевезень встановлюються внаслідок опосередкованого й узагальненого віддзеркалення істотних, закономірних зв'язків дійсності, наявності проблемних ситуацій та активного пошуку способів розв'язання визначених завдань, а отже, є результатом мислення. Теоретичний пошук ідей з перманентною перевіркою отриманих результатів орієнтовно-дослідницького, перетворюючого і пізнавального характеру присутній в усіх аспектах практичної та наукової діяльності спеціалістів-



Рис. 1.2. Структурні складові економічної системи в контексті пасажироперевезень

транспортників. Шляхом аналогій і дедукції, аналізу та синтезу, порівняння й класифікації, узагальнення та абстрагування окремих складових, застосуванням інших методів наукового пізнання формується загальне уявлення про переміщення населення. В результаті чого сфера пасажироперевезень сприймається як даність, розуміються її особливості та відмінності, ідентифікуються складові та відповідно до поставленого завдання вирішуються проблеми;

по-друге, *накопичення інформації про сферу пасажироперевезень* (знання про неї). Знання про транспортне обслуговування населення мають переважно емпіричне походження і формуються шляхом систематизації матеріалів практичної діяльності та здійснення теоретичних узагальнень, але в будь-якому випадку є наслідком накопичення результатів мислення. Накопичення інформації про взаємозв'язки між окремими подіями, фактами, учасниками перевізного процесу дозволяє виявляти і констатувати якісні та кількісні характеристики сфери пасажироперевезень, з визначальним ступенем імовірності стверджувати про можливий розвиток явищ, закладає основу встановлення закономірностей, теоретичного опису і наукового пояснення практичних ситуацій, тобто забезпечує ідеалізоване й абстрактне сприйняття, опис і пояснення реальних подій, пізнання сутності даної категорії, формалізацію складових;

по-третє, *створення й відчуття результатів функціонування сфери пасажироперевезень* (її буття). Сфера пасажироперевезень існує незалежно від свідомості окремої особистості у формі предметної цілісності, створеної людьми, в процесі та для забезпечення життєдіяльності суспільства. До транспортного обслуговування населення безпосередньо та уречевлено докладаються праця і знання, застосовуються засоби виробництва, виявляються людські здібності, тим самим створюється частка комплексної матеріально-

духовно-соціальної реальності, в тій її складовій, що виготовляє споживчі вартості у вигляді корисного ефекту невіддільного від трудової діяльності. Виникаючі блага виявляються у самому процесі їх створення, мають нематеріально-речові властивості, споживаються одночасно з виробництвом, тим самим унеможлиблюючи нагромадження, зберігання і зміну місця подальшого перебування, функціонально призначені для відтворення робочої сили із зберіганням вільного часу, прискоренням трудових процесів і забезпеченням територіальної доступності [207, Т. 2 с. 405] та відповідно належать до сфери нематеріального виробництва з утворенням товарів-послуг [566, с. 142].

Схематично умови сприйняття сфери пасажироперевезень як економічної категорії зображено на рис. 1.3.



Рис. 1.3. Сфера пасажироперевезень як економічна категорія

Джерело: розроблено автором

Зміст словосполучення «сфера пасажироперевезень» формується із сутності двох понять, зв'язаних та об'єднаних у загальному розумінні. Термін «сфера» [< грец. *sphaira* – куля] застосовується у трьох випадках: по-перше, коли позначає поверхню кулі, тобто сукупність точок, рівновіддалених від центральної точки; по-друге, якщо окреслює межі поширення чого-небудь; по-третє, визначаючи коло осіб, об'єднаних спільністю соціального становища або занять [473, с. 871]. В економіці відповідає області певного виду діяльності [425, с. 414]. Поняття «пасажироперевезення», як уже наголошувалося раніше, охоплює усі процеси переміщення людей за допомогою різних видів транспорту та ідентифікується у сукупності галузевих категорій завдяки розумінню сутності системо-утворюючого компоненту – змісту терміна «пасажир», у етимологічному аспекті залученого з [< нім. *passagier* та < франц. *passager* від *passage* – проїзд] з буквальним розумінням – проїжджий [473, с. 716], отже, особа, що здійснює поїздку з використанням будь-яких транспортних засобів (індивідуальних або загального користування, залізничного, морського, автомобільного, авіаційного, річкового видів транспорту, а також міського, електротранспорту, в т. ч. метрополітену).

Однак перш ніж надати визначення поняттю сфери пасажироперевезень, треба встановити її місце в колі наукових інтересів. Варто враховувати, що сфера пасажироперевезень, безумовно, має вагоме значення для економічних суб'єктів, індивідів, спільнот, держави, посідає важливе місце у суспільному середовищі й виконує значну соціально-економічну роль. Техніко-технологічні знання та природознавство, безумовно, враховуються але відповідна проблематика не стає предметом вивчення, а може бути лише одним з інструментів забезпечення взаємодії пасажирів й перевізника, держави й пільговика, замовника й виконавця при здійсненні переміщення та в процесі супутнього транспортного обслуговування. Взагалі коли головним учасником

взаємовідносин є людина, в особистому чи спільному розумінні її інтересів, питання задоволення споживчих вимог соціуму природно стають часткою суспільних досліджень.

Сфера пасажироперевезень існує в межах економічної системи для забезпечення вимог соціальної системи. В *соціальній системі* [англ. *social system*], а саме, під час впорядкованої та складноорганізованої взаємодії індивідів і спільнот, об'єднаних різноманітними зв'язками, специфічно соціальними за своєю природою [522], виникає потреба у підтримці взаємовідносин, прискоренні досягнення домовленостей, загальному комунікаційному забезпеченні, яка на фізичному рівні втілюється у переміщенні.

Для здійснення пасажироперевезень і відповідного забезпечення транспортних потреб суспільства діють різноманітні суб'єкти господарювання (підприємства пасажирського транспорту), які використовують специфічні техніко-технологічні ресурси, застосовують працю професійно підготовлених робітників, мають відмінний від інших галузей механізм ціно- (тарифо-) утворення, обліку, стимулювання та мотивації споживання, територіально розосереджений характер роботи, що у своєму загальному сприйнятті є необхідною, невід'ємною, обов'язковою та особливою часткою *економічної системи* [англ. *economic system*], як сукупності всіх видів економічної діяльності людей, спрямованої на виробництво, розподіл, обмін і споживання товарів і послуг [207, Т. 1, с. 198] та супроводжуючої відносини власності до матеріально-інтелектуальних цінностей.

У сфері пасажироперевезень функціонують «підприємства, які безпосередньо забезпечують процес перевезення пасажирів, підприємства, що обслуговують процес надання транспортних послуг» [80, с. 119], фізичні особи-підприємці. В наслідок розвитку ринкових відносин суб'єкти господарювання у сфері пасажироперевезень диференційовані за формою власності ([79], ст. 63), за видами економічної діяльності [349], тощо.

Одночасне соціальне і економічне значення сфери пасажироперевезень обумовлює особливий і не завжди однозначний характер внутрішніх та зовнішніх зв'язків. Залежно від характеру соціально-економічних вимог виникають, набувають дієвості і посилюються процеси *соціалізації* або *комерціалізації відносин* (рис. 1.4).

Сфера стає суто комерційною, коли у відносини виробництва й споживання не втручається третя сторона і пасажир, користуючись транспортними послугами, в повному обсязі сплачує оголошену вартість. В такому випадку перевезення виконують індивідуалізовану соціальну функцію, виходячи з власних потреб окремих особистостей у переміщенні та досягненні територіально розосереджених об'єктів.

Соціалізація відбувається шляхом поступового наповнення економічної системи суспільним змістом з нормативно-правовим та бюджетним врегулюванням відносин виробництва та споживання. Тоді взаємозв'язок «пасажир – перевізник» набуває економічних властивостей частково, залежно від особистих

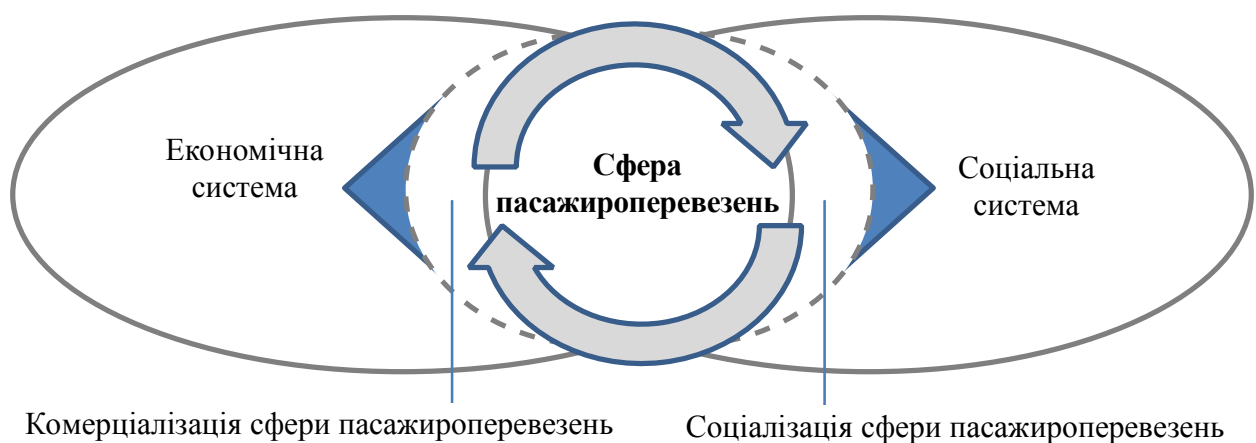


Рис. 1.4. Сфера пасажироперевезень у соціально-економічному середовищі

Джерело: розроблено автором

інтересів понад міру суспільного транспортного забезпечення та поза приналежністю до категорій населення, що підтримуються соціально.

Узагальнюючи вище наведене [131], можна стверджувати, що *сфера пасажироперевезень* – це *сукупність економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів за індивідуальними вимогами або із суспільно необхідною метою (у широкому розумінні), яка конкретизується у визначеному колі соціально-економічних суб'єктів і видів діяльності, об'єднаних спільністю задоволення транспортних потреб населення (у вузькому розумінні).*

Встановлення сутності такого поняття, як сфери пасажироперевезень є важливим, але лише першим кроком до пізнання внутрішнього змісту, зовнішнього значення та характеру взаємодії складових багатоаспектної сукупності економічних відносин у системі «пасажир – перевізник». У межах загальної категорії вимагають розкриття окремі взаємозалежні аспекти: елементи (компоненти цілого), структура (внутрішня організація і взаємодія компонентів), функції (загальні та окремих складових), комунікаційні зв'язки (ієрархічні, лінійні, із зовнішнім середовищем), інтегративні механізми (фактори збереження, удосконалення і розвитку). Отже, потребують пояснення особливості функціонування, структуризації й ресурсного забезпечення. Як наслідок,

побудова цільової моделі ринку пасажироперевезень передбачає встановлення співвідношень між окремими сегментами, сформованими за видовою, виробничою та фінансово-економічною ознаками, які по суті надають відповіді на запитання: «Що?», «Ким?», «Кому?» і «За рахунок чого?» надається. При цьому кожна з ознак має підознаки. Так, видовий поділ пасажирських перевезень містить розмежування компонентів за часом, відстанню, спрямуванням, якістю, вартістю тощо. Виробничий – розподіляє переміщення за видами транспорту, формами власності, територіальним розміщенням,

техніко-технологічним рівнем перевізників тощо. Фінансово-економічний – відокремлює частки та встановлює пропорції розподілу ресурсів і відповідно до цього передбачає відокремлення компонентів за умовами реалізації, формами фінансування, економічними основами розвитку.

Конкретизація і чітке визначення змісту, зв'язків і співвідношень складових допоможе створити достатньо прозору, зрозумілу та оптимально задовольняючу суспільним вимогам ринкову модель, визначити загальні правила функціонування та окреслити цільові заходи з реформування галузі, встановити найбільш прийнятні форми взаємодії в процесі транспортного обслуговування населення.

Побудова цільової моделі ринку транспортних послуг, що задовольняє суспільні потреби і відповідає сучасним вимогам, неможлива без досягнення чіткості, ясності та прозорості складових економічних відносин. Забезпечення зрозумілості будь-яких функціональних процесів і процесів розвитку потребує пізнання сутності явищ та конкретизації понять. Особливо це стосується проблемних, так званих «вузьких» місць ([англ. *bottleneck*] – реальних обмежень [англ. *constraint*] темпів розвитку діяльності) та відповідних резервів підвищення ефективності, до яких належить сфера пасажироперевезень.

З обґрунтування сутності поняття сфери пасажироперевезень [127, 149] впливає необхідність розгляду даної категорії (точніше сукупності базових понять, рис. 1.5) через призму поділу економічних процесів на виробництво матеріальних і нематеріальних благ, на сферу виготовлення товарів-речей і сферу надання послуг.

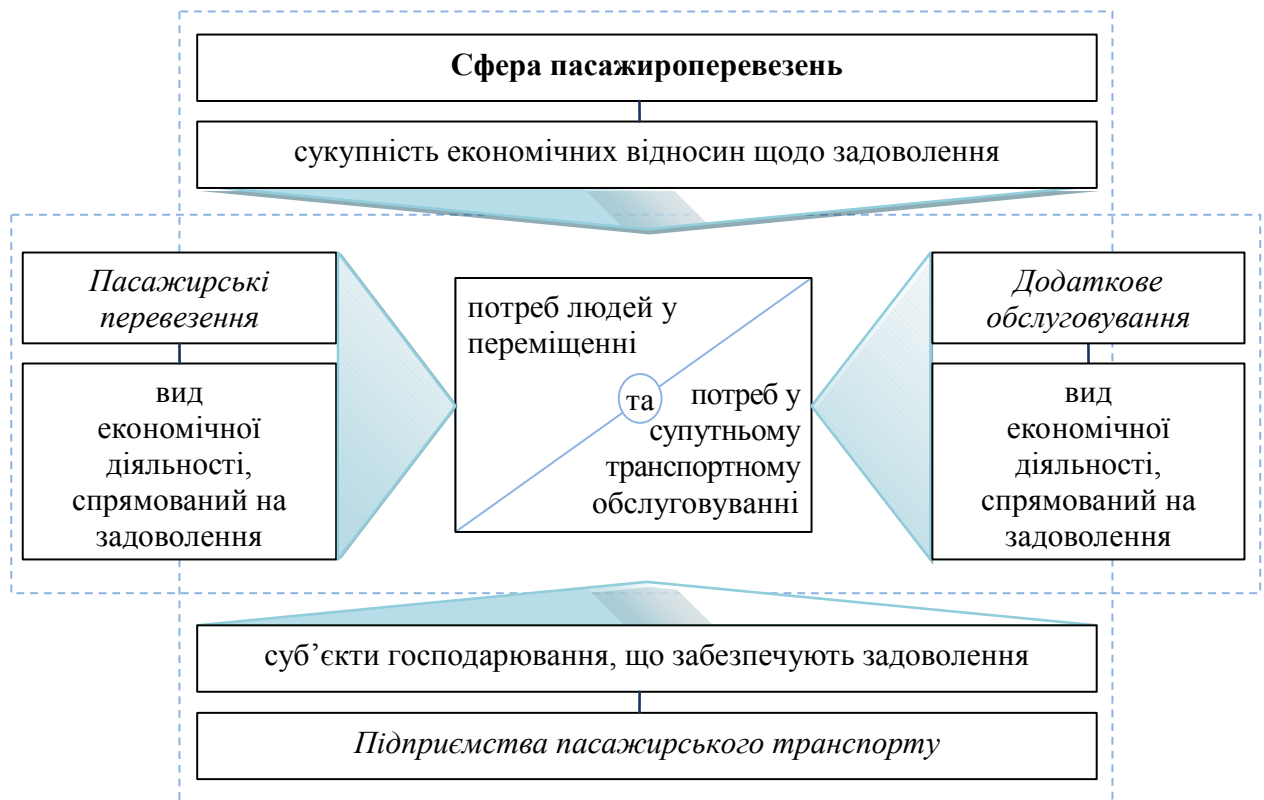


Рис. 1.5. Понятійно-категоріальних апарат сфери пасажироперевезень
Джерело: розроблено автором

Приналежність пасажирського транспорту до *сфери обслуговування* [англ. *service*] визначається характером кінцевого продукту, а саме: тим, що він виявляє корисний ефект у процесі створення і набуває властивостей товарів-послуг згідно з відомими ознаками [206, 207] (рис. 1.6, табл. 1.1).



**Рис. 1.6. Ознаки ідентифікації продуктів діяльності підприємств
пасажирського транспорту як товарів-послуг**

Джерело: розроблено автором

Таблиця 1.1

Прояви ознак товарів-послуг у сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Ознака	Прояв у сфері пасажироперевезень
1	2
Товари-послуги існують у вигляді корисного ефекту	Кругообіг ресурсів при перевезенні і супутньому обслуговуванні пасажирів здійснюється за характерною для товарів-послуг формулою, згідно з якою реалізується не товар, втілений у речі, а діяльність, корисна для споживача
Процес виробництва товарів-послуг співпадає з процесом споживання	Виробництво кінцевої продукції сфери пасажироперевезень (переміщення або супутнього обслуговування пасажирів) невід'ємне від споживача у часі (коли виробляється, тоді і споживається) та просторі (де виробляється, там і споживається)

Продовження табл. 1.1

1	2
Товари-послуги не можуть зберігатися, нагромаджуватися, транспортуватися	В оборотних активах підприємств пасажирського транспорту відсутні статті «готова продукція» і «незавершене виробництво» і кінцеві продукти діяльності не можуть тимчасово залишатися в розпорядженні виробників і формувати обігові засоби на відповідне утримання
Товари-послуги призначені для відтворення робочої сили і підвищення ефективності виробництва	Задоволення потреб населення у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні забезпечує територіальну та часову доступність будь-яких матеріальних об'єктів, прискорює процеси виробництва (забезпечує своєчасне докладання праці) та споживання (забезпечує своєчасне досягнення місць отримання благ)

По-перше, *перевезення і супутнє обслуговування пасажирів існують не в матеріально-речовій формі, а у вигляді корисного ефекту*. Підсумком роботи підприємств пасажирського транспорту стає не товар, втілений у речі, а діяльність, корисна для споживача.

Як наслідок, у сфері пасажироперевезень кругообіг економічних ресурсів здійснюється за скороченою і характерною для товарів-послуг формулою ($\tilde{A} - \check{O}(\zeta\dot{O}) - \hat{A} - \hat{A}'$), з ланцюга якої випадає ланка нового виготовленого матеріального продукту ($\dot{O}'$), реалізується саме процес виробництва ($\hat{A}$), організований з використанням специфічних засобів підприємств пасажирського транспорту ($\zeta\dot{O}$), який, споживаючись користувачами, напряду закладає основу для отримання нових грошових коштів ($\hat{A}'$).

Забезпечення переміщення з експлуатацією різних транспортних та інфраструктурних засобів за різними маршрутами і з різною швидкістю, періодичністю та комфортом безумовно уречевлює виробничий процес, ускладнює техніко-технологічний характер роботи, обумовлює високий рівень капіталомісткості економічної діяльності, формує матеріальну базу господарювання, але в будь-якому випадку не приводить до уречевлення продукту. Саме тому на даний час превалюють у використанні такі поняття як «послуги пасажирам», «транспортне обслуговування (транспортні послуги)» і

«супутнє (додаткове) обслуговування (послуги)» [175], які підсумовують результати транспортного виробництва у пасажирському русі та розділяють параметри оцінки якості на якість у контексті споживчих властивостей і якість експлуатаційної роботи.

По-друге, *процес виробництва кінцевого продукту діяльності підприємств пасажирського транспорту співпадає із процесом споживання у часі та просторі*. Виробництво будь-якої кінцевої продукції сфери пасажироперевезень (переміщення або супутнє обслуговування пасажирів) невід’ємне від споживача, що припускає не принципове, але змістовне уточнення однієї з ланок вище наведеної формули кругообігу економічних ресурсів, а саме: заміну виробничої ланки (- $\hat{A}$ -) виробничо-споживчою (- $\hat{A}(\tilde{N})$ -) і розуміння позначення ($\tilde{N}$) як процесу користування транспортними послугами, що співпадає із процесом надання (виготовлення), відбувається з ним одночасно і є підставою для отримання грошових коштів у вигляді плати за обслуговування. Очевидним і незаперечним є твердження, що не можна перевозити пасажирів без пасажирів, користуватися додатковими транспортними послугами без користувача, яке в межах наукової дискусії, з одного боку, дозволяє погодитися з аргументами вчених, які наголошують, що пасажирський транспорт має бути віднесений до сфери матеріального виробництва, з іншого – надають можливість заперечити саме це твердження. Дійсно, в аспекті виробництва немає різниці між процесом перевезення пасажирів і процесом виготовлення товарів-речей та дійсно з пасажирів відбувається особлива матеріальна зміна – зміна місця перебування, просторове переміщення, але аналогічне (не територіальне проте духовне або навіть фізичне) перетворення стосується споживачів систем охорони здоров’я, освіти, культури, мистецтва, спорту та туризму, віднесення продуктів діяльності яких до сфери послуг не викликає заперечень. Матеріальні ознаки у вигляді просторового переміщення людей дійсно властиві пасажирським перевезенням, але це лише означає їхню приналежність до структурної складової сфери обслуговування (а саме: до

сектора матеріальних послуг), а не уречевлює (у буквальному розумінні) кінцеві продукти діяльності.

По-третє, *послуги пасажирам не можуть нагромаджуватися, зберігатися й транспортуватися*. Відсутність можливостей для нагромадження і зберігання впливає із збігу моментів виробництва та споживання. На відміну від попередніх двох ознак, в обґрунтуванні яких переважають теоретичні аргументи, а суперечки виникають у зв'язку з можливістю двоякого трактування окремих положень, очевидність цієї ознаки підтверджується фактичною інформацією та звітними документами, згідно з якими в оборотних активах підприємств пасажирського транспорту відсутні статті «готова продукція» і «незавершене виробництво», отже, кінцеві продукти діяльності не можуть тимчасово залишатися в розпорядженні виробників і відповідно формувати обігові засоби на утримання, нагромадження, зберігання і транспортування. Транспортування саме по собі є специфічною ознакою більшості послуг пасажирам, але не в розумінні зміни місця розташування виготовлених речей, тобто руху від виробника до посередника, від посередника до споживача і з моменту привласнення товару споживачем до місця безпосереднього користування. Транспортується сам пасажир і лише проїжджаюча особа може бути розцінена як об'єкт переміщення, але саме вона одночасно є і суб'єктом споживання перевізних послуг і користується ними лише в процесі руху та в пунктах відправлення і прибуття, що стосуються його безпосередньо.

По-четверте, *непряме завдання сфери пасажироперевезень полягає у забезпеченні відтворення робочої сили і підвищення ефективності виробництва*. Задоволення потреб населення у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні забезпечує територіальну та часову доступність будь-яких матеріальних об'єктів, прискорює процеси виробництва (за рахунок своєчасного докладання праці) та споживання (внаслідок майже безперешкодного досягнення місць отримання різних благ) в усіх його проявах, саме тим сприяє відтворенню духовних та інтелектуальних властивостей, а

також організаторських і творчих здібностей робочої сили, локальному та глобальному підвищенню економічної і соціальної ефективності матеріального та нематеріального виробництва.

Кінцеві продукти діяльності сфери пасажироперевезень (виготовлені і спожиті товари-послуги) дуже різноманітні, між тим, залежно від різних критеріїв структурування, їх можна класифікувати за основними видами (рис. 1.7).

Найпоширенішим є первісний поділ послуг сфери перевезення пасажирів *залежно від потреб* (визначального фактора доцільності поведінки економічних суб'єктів) на *індивідуальні* (що виникають як результат виявлення особистих потреб індивіда) та *суспільні послуги* (які пов'язані із забезпеченням потреб окремих соціальних груп і соціуму в цілому). Індивідуалізація споживання залежно від обсягів і властивостей перевезень в окремих випадках зводиться до індивідуалізації транспортних засобів, яка найбільш характерно виявляється на автомобільному транспорті шляхом виникнення і динамічного розвитку особистих автомобілів. Суспільне транспортне обслуговування можливе лише транспортом загального користування, доступного і затребуваного до використання будь-якими верствами населення, виконуючого загальну соціальну функцію із забезпеченням масштабних та регулярних переміщень за визначеними маршрутами та графіками руху транспортних засобів. Послуги підприємств транспорту загального користування частково набувають індивідуальних ознак через диференціацію споживання, але в будь-якому випадку не можуть бути суто особистими.

У зв'язку з вагомим соціально-економічним значенням послуги сфери пасажироперевезень можуть відрізнятися *за умовами надання* і поділятися на *комерційні* та *соціальні* (в усталеному сприйнятті стосовно перевезень – *пільгові*). Послуги сфери перевезення пасажирів набувають комерційних ознак у випадку підпорядкування взаємовідносин меті отримання перевізником

прибутку і зацікавленості пасажирів у переміщенні за такими умовами. Подібна ситуація виникає, коли споживча вартість послуг перевищує виробничу і при зіставленні витрат з надходженнями забезпечується утворення прибутку. Комерціалізація транспортних послуг вимагає від пасажирів повної оплати оголошеної вартості, обмежуючи коло користувачів та індивідуалізуючи споживання.



Рис. 1.7. Класифікація послуг сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Створення пільгових умов надання окремих але достатньо масових послуг (не з комерційною, а з соціальною метою) можливе внаслідок соціалізації економічних відносин сфери пасажироперевезень або в контексті захисту громадян від негативних аспектів прояву ринкового механізму і соціальної підтримки через забезпечення транспортної доступності територіально віддалених об'єктів для найбільш вразливих верств населення (передбачає надання пільгових послуг окремим категоріям пасажирів), або внаслідок суцільної реалізації права вільного пересування (спрямоване на регулювання (обмеження) рівня тарифів і споживання пільгових послуг усіма категоріями користувачів).

Залежно від функціонального призначення сфери пасажироперевезень у загальній сукупності послуг чітко виділяються дві частини: до однієї належать *основне* транспортне обслуговування, до іншої – *супутнє*. Основні послуги, а саме: безпосереднє переміщення пасажирів у всіх його різноманітних проявах (здійснене різними видами транспорту, у різних видах сполучення, з різними швидкостями, у різних транспортних засобах і з різним рівнем комфорту), є первісними, базовими, визначаючими необхідність і утворюючими можливість формування сфери пасажироперевезень. Супутнє обслуговування похідне, пов'язане із переміщенням, виникає у зв'язку з його існуванням і супроводжує споживання основної послуги. Функціональний поділ демонструє залежність виробничих процесів, визначає первісність одних та другорядність інших, ідентифікує послуги, які потенційно можуть бути відділені від транспортної галузі.

Основні та супутні послуги сфери пасажироперевезень [112, 121, 128, 129] неоднорідні за складом і можуть бути додатково деталізовані. Їхня дворівнева класифікація пов'язана з формуванням характерних рис та особливих властивостей, відмінних у межах загального функціонального поділу

й необхідна для упорядкування і структуризації результатів діяльності з метою швидкого визначення специфічних методів регулювання економічних процесів.

Варто зазначити, що наведені категорії і поняття формують узагальнене економічне уявлення про транспортне обслуговування населення, здатне знайти відображення у локальних описах взаємодії в системі «пасажир – перевізник». Між тим, саме узагальнене подання основних характеристик забезпечує усвідомлення цілісності з позначенням специфічних ознак існування сфери пасажироперевезень, дозволяє отримувати відповідні емпіричні знання, коректно висувати гіпотези та обґрунтовано описувати закономірності виникнення нових і розвитку існуючих галузевих економічних взаємовідносин, вирішувати проблеми і поповнювати теорію транспортного обслуговування. Як наслідок, до основних категорій сфери пасажироперевезень належать поняття «пасажирські перевезення», «додаткове обслуговування», «пасажирський транспорт», що формують особливу систему взаємодії, в результаті якої задовольняються потреби людей у переміщенні та супутньому транспортному обслуговуванні, виготовляються і одночасно споживаються специфічні товари-послуги, забезпечуються комунікаційні потреби суспільства.

Безумовно, в межах теорії пасажироперевезень існує багато понять, які уточнюють вказані категорії та мають характер змістовного підпорядкування. Так, класифікація загальної сукупності товарів-послуг сфери пасажироперевезень (пасажирських перевезень і додаткового обслуговування) дозволяє відокремити індивідуальні та суспільні, комерційні та соціальні, основні та супутні результати економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які, у свою чергу, із введенням уточнюючих критеріїв структурування додатково систематизуються за групами обслуговування. Розуміння змісту кожного виду товарів-послуг сфери пасажироперевезень закладає описово-розпізнавальні основи формування галузевих знань, що розкривають спільність окремих груп і характер групових

відмінностей, а в цілому деталізує сутність основних категорій та пояснює закономірні зв'язки між уточнюючими поняттями.

1.2. Закономірності формування результатів економічної діяльності в сфері пасажироперевезень

У сучасних економічних умовах результатами діяльності багатьох підприємств пасажирського транспорту загального користування не задоволені як пасажирів, так і перевізників.

Більшість пасажирів виявляють негативне ставлення до якості обслуговування, невірне або неповне інформування про особливості поїздки, усвідомлюють низьку цінність придбаної послуги [267, с. 40], а це впливає на їхню лояльність, яка, у свою чергу, обумовлює економічні результати діяльності перевізників [22, С. 21].

Одночасно діяльність багатьох підприємств пасажирського транспорту загального користування є збитковою [51, с. 80; 291], рівень зношеності рухомого складу досягає критичного рівня (на залізничному транспорті перевищує 97 %, зокрема на ДТГО «Південно-Західна залізниця» знос парку пасажирських електровозів становить 90 %, 52 % пасажирських вагонів з вичерпаним строком служби [200, с. 40, 46], за даними КП «Київський метрополітен» – 80 % [237]), невизначеність джерел фінансування негативно позначається на якості транспортних послуг [51, с. 80], виникає загроза зменшення обсягів перевезень або припинення обслуговування на соціально-значимих нерентабельних маршрутах [514].

Ураховуючи не винятковість зазначених негативних явищ можна запропонувати *гіпотезу* про умови та результати діяльності підприємств пасажирського транспорту загального користування з наступною формулою: *порушення процесів відтворення та ефективного розвитку економічної*

діяльності носять системний характер і зумовлені значним рівнем соціалізації сфери пасажироперевезень.

Для доведення зазначеної гіпотези виникає необхідність аналізу динаміки змін, виявлення відносно стійких взаємозв'язків між показниками діяльності та в остаточному підсумку встановлення закономірних тенденцій розвитку і визначення умов забезпечення простого або навіть розширеного (виходячи з вимог соціально-економічного середовища) відтворення у сфері пасажироперевезень.

При цьому слід звернути увагу, що під час оцінки процесів відтворення необхідно урахувати визнані ознаки інтенсивного відновлення процесу виробництва, а саме: зниження фондомісткості, матеріаломісткості, енергомісткості, випереджальне зростання продуктивності праці [204, Т. 1, с. 223–225]

Кожен з видів послуг сфери пасажироперевезень характеризується різним рівнем ефективності та забезпечує змістовно різну віддачу [3, 39, 87, 102, 125, 154, 158, 198, 245, 246, 470, 493 та багато ін.], але у сукупності визначає середню результативність діяльності та напрям галузевого економічного розвитку. Сучасна економічна теорія і світова практика господарювання оцінюють результати функціонування економічних систем двома способами [206, с. 128]. На підставі показників *економічного зростання* (на макрорівні – динаміки обсягів валового внутрішнього продукту (ВВП), валового національного продукту (ВНП) та національного доходу (НД)) і виходячи з *ефективності виробництва* (його віддачі та результативності, що характеризує якість економічного зростання) [204–207].

На рис. 1.8 подані головні критерії оцінки економічних результатів діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень.

Відповідно до діючого механізму подання офіційних статистичних даних, відокремити сферу пасажироперевезень і надати адекватну оцінку внеску підприємств пасажирського транспорту в загальне економічне зростання країни дуже важко.

По-перше, це пов'язано з відсутністю в публічних інформаційних документах відособленого наведення матеріалів щодо підприємств пасажирського транспорту загального користування (виробництво та розподіл ВВП за видами економічної діяльності демонструє дані в цілому по галузі транспорту та зв'язку за СНР–2008 або по транспорту, складському господарству, поштовій та кур'єрській діяльності за КВЕД–2010 [57]).

По-друге, неможливо оцінити вартісні обсяги споживання результатів функціонування індивідуального пасажирського транспорту, зокрема через потік витрат, а саме: шляхом урахування доданої вартості спожитого палива та наданого технічного обслуговування. Можна лише узагальнено, в цілому по галузі, без відмежування від вантажних перевезень демонструвати вартісну участь сфери пасажироперевезень у забезпеченні загальноекономічного зростання і деталізувати окремі рольові аспекти через обсяги перевезення пасажирів та масштаби автомобілізації країни.



Рис. 1.8. Показники економічного зростання і ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Офіційні статистичні дані [44, 45, 46, 57, 482, 483] (табл. 1.2) за період 2003–2013 рр. дозволяють виявити наступні закономірності економічного зростання в країні в цілому та в галузі транспорту і зв'язку (в т.ч. в сфері пасажироперевезень) зокрема (табл. 1.3).

Таблиця 1.2. Виробництво та розподіл валового внутрішнього продукту за видами економічної діяльності
(у фактичних цінах, млн грн), 2002–2011 рр. за даними [57], 2012 р. за даними 2013 р. [44, 46], за даними [45]

Вид економічної діяльності	Рік	Випуск	Проміжне споживання	Валова додана вартість				
				усього	у т. ч.			
					оплата праці найманих працівників	інші податки, пов'язані з виробництвом	інші субсидії, пов'язані з виробництвом	валовий прибуток, змішаний дохід
Діяльність транспорту та зв'язку	2003	59995	24903	35092	16732	616	–266	18010
	2004	75233	32539	42694	16936	775	–174	25157
	2005	91219	43784	47435	23754	1077	–439	23043
	2006	107638	51585	56053	30619	1523	–541	24452
	2007	135074	65011	70063	35474	1390	–792	33991
	2008	172314	85236	87078	50228	1785	–981	36046
	2009	182914	85864	97050	48622	1880	–740	47288
	2010	209444	98431	111013	56222	2381	–790	53200
	2011	258843	125674	133196	67609	2865	–946	63668
	2012	263036	133242	129794	74800	3340	–1000	52654
	2013	... ²	... ²	134791	78881	2694 ¹		53216
Усього (в основних цінах)	2003	603704	363487	240217	122188	6072	–2952	114909
	2004	809988	496942	313046	157450	6896	–3800	152500
	2005	995630	607029	388601	216600	8594	–5368	168775
	2006	1182179	708056	474123	268631	10759	–7303	202036
	2007	1565055	930261	634794	351936	13018	–11114	280954
	2008	2072172	1247996	824176	470464	16174	–23272	360810
	2009	1955685	1159204	796481	451343	14854	–16392	346676
	2010	2388289	1434130	954159	540651	18645	–15716	410579
	2011	2895283	1729833	1165450	636722	19941	–15645	524432
	2012	3011513	1797214	1214299	736495	25831	–36630	488603
	2013	3260553	... ²	1454931	767553	189646 ¹		497732

¹ Податки за винятком субсидій на виробництво. ² Дані відсутні.

Таблиця 1.3. Закономірності економічного зростання за видами економічної діяльності

Джерело: розроблено автором

Вид економічної діяльності	Закономірність економічного зростання		Прояв закономірності у співвідношеннях показників	
	за ранжуванням	за змістом	сутність прояву	формалізований опис
1	2	3	4	5
Усі види економічної діяльності	Перша	Зрівноваженість	Відповідність темпів росту показників загального випуску продукції, проміжного споживання і ВВП	$\dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}} \approx \dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{A}\hat{I}} \approx \dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{I}\hat{N}}$
	Друга	Структурна стабільність	Незначне коливання часток складових загального випуску продукції	$\gamma^{\hat{I}\hat{N}} > \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}, \gamma^{\hat{I}\hat{N}} = \frac{3}{2} \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}$
	Третя	Гармонійна пропорційність	Наближення співвідношень складових і загального випуску продукції до стану золотого перетину	$\gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}} / \gamma^{\hat{I}\hat{N}} \approx \gamma^{\hat{I}\hat{N}} / \gamma^{\hat{A}\hat{I}}, \gamma^{\hat{A}\hat{I}} / \gamma^{\hat{I}\hat{N}} \approx \gamma^{\hat{I}\hat{N}} / \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}$
Економічна діяльність транспорту і зв'язку	Четверта	Розширення проміжного споживання	Випереджальне зростання проміжного споживання порівняно з ВДВ	$\dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{I}\hat{N}} > \dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{A}\hat{I}} > \dot{\gamma}_{\dot{\gamma}}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}$
	П'ята	Зміна вартісних пропорцій	Стійкі структурні зрушення у випуску продукції із зменшенням частки ВДВ	$\gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_i} > \gamma^{\hat{I}\hat{N}_i}$

Продовження табл. 1.3

1	2	3	4	5
у т. ч. підприємств пасажирського транспорт	Шоста	Прискорене зростання проміжного споживання	Відносно більший (порівняно з галуззю транспорт зв'язку) відрив від темпів росту ВДВ	$\dot{\partial}_{\partial}^{\hat{A}\hat{I}^{\hat{I}}_{ij}} > \dot{\partial}_{\partial}^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}$
	Сьома	Економічна розбалансованість	Втрата частки ВДВ внаслідок збитковості діяльності підприємств та компенсування втрат	$\gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} > \gamma^{\hat{I}\hat{N}_{ij}}, \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} - \gamma^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}$
	Восьма	Збільшення відстаней переміщення	Зростання пасажирообігу підприємств поряд із зменшенням обсягу відправлення (перевезення) пасажирів	$\dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma AL} > \dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma A} \rightarrow \uparrow \overline{l_A}$
	Дев'ята	Автомобілізація перевезень	Зростання кількості рухомого складу підприємств автомобільного транспорту на фоні скорочення числа інших засобів пересування	$\dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma AL_{\hat{a}}}, \dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma A_{\hat{a}}}, \dot{\partial}_{\partial}^{N_{\hat{a}}} > \dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma AL_k}, \dot{\partial}_{\partial}^{\Sigma A_k}, \dot{\partial}_{\partial}^{N_k}$
	Десята	Індивідуалізація транспорту	Випереджальне зростання кількості рухомого складу особистої власності	$\dot{\partial}_{\partial}^{N_m} > \dot{\partial}_{\partial}^{N_n}$

Всі види економічної діяльності.

Перша закономірність свідчить про *зрівноваженість* показників макроекономічного зростання, згідно з яким динаміка ВВП ($\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}$), утвореного всіма видами економічної діяльності та обрахованого в основних цінах, наближається до динаміки показників загального випуску продукції ($\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}}$) і проміжного споживання ($\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{I}\hat{N}}$):

$$\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}} \approx \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}} \approx \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{I}\hat{N}},$$

темпи росту яких в окремі роки (переважно в *нестабільних або кризових періодах*) декілька більші та випереджають зростання ВВП:

$$\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{I}\hat{N}} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}},$$

в періоди стабілізації економічної ситуації (2006–2007 і 2009–2012 рр.) – відносно повільніші:

$$\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{I}\hat{N}}.$$

Друга закономірність полягає у *структурній стабільності* вказаних показників, в тому, що частки складових випуску продукції всіма видами економічної діяльності залишаються майже незмінними (про що свідчать дані 2003–2013 рр.). Питома вага проміжного споживання ($y^{\hat{I}\hat{N}}$) коливається від 59 % (2007 р., 2009 р.) до 61 % (2004–2005 рр.), але за підсумками більшості років (2003 рр., 2006 р., 2008 р.) становить 60 % і в середньому підтримується на цьому ж рівні (60 %). Питома вага валової доданої вартості (ВДВ у сукупному поданні за всіма видами економічної діяльності – ВВП, $y^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}$) складає 40 % з відхилення у –1 % в 2004–2005 рр. та +1 % у 2007 р. і 2009 р. Отже, в цілому описується такими стійкими залежностями:

$$y^{\hat{I}\hat{N}} > y^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}},$$

$$y^{\hat{I}\hat{N}} = \frac{3}{2} y^{\hat{A}\hat{A}\hat{I}}.$$

Третя закономірність вказує на наближення показників макроекономічного зростання до *гармонійної пропорційності (спрямованості до золотого перетину)*. Треба ще раз підкреслити, що у вартості продукції всіх видів економічної діяльності превалює проміжне споживання, яке в середньому становить 60 % (y^{IN}), а на ВДВ припадає лише 40 % (y^{AAI}).

Згідно із загальнонауковим знанням подібне співвідношення часток і цілого наближається до стану золотого перетину, який є вищим проявом структурної і функціональної досконалості в мистецтві, науці, техніці та природі. Частки золотої пропорції виражаються через нескінченний ірраціональний дріб з результатами 0,618... і 0,382..., які для практичних цілей втілюються в наближених значеннях 62 % і 38 %, а нерівні частки і ціле описуються рівністю, де ціле відноситься до більшої частини як більша частина відноситься до меншої, в даному випадку спостерігається наближення до співвідношень:

$$\frac{y^{AAI}}{y^{IN}} \approx \frac{y^{IN}}{y^{AI}} \quad \text{або} \quad \frac{y^{AI}}{y^{IN}} \approx \frac{y^{IN}}{y^{AAI}} .$$

Економічна діяльність транспорту і зв'язку у своєму розвитку супроводжується виявленням трансформаційних ефектів, тобто наявністю наслідків зміни підходів до організації господарських процесів, та свідчить про незакінчений характер формування економічної системи галузі.

Саме тому *четверта закономірність* демонструє *розширення проміжного споживання* під час галузевого виробництва (табл. 1.4). Темпи росту проміжного споживання підприємств транспорту і зв'язку ($\dot{O}_i^{IN}$, де i – індекс, що позначає галузь транспорту та зв'язку) постійно та суттєво, *незалежно* *від* *стану*

Таблиця 1.4. Вартість транспортної продукції (складено за даними [46, 57, 497])

Показник		Значення показника ²										
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Випуск продукції всіх видів економічної діяльності (усього випуску), млн грн		603704	809988	995630	1182179	1565055	2072172	1955685	2388289	2895283	3150653	3189558
ВДВ усіх видів економічної діяльності (усього ВДВ), млн грн		240217	313046	388601	474123	634794	824176	796481	954159	1165450	1262157	1336364
Вартість продукції транспорту та зв'язку	млн грн	59995	75233	91219	107638	135074	172314	182914	209444	250843	222425	231003
	% до усього випуску	9,9	9,3	9,2	9,1	8,6	8,3	9,4	8,8	8,7	7,1	7,2
ВДВ транспорту та зв'язку	млн грн	35092	42694	47435	56053	70063	87078	97050	111013	133196	103869	104483
	% до усього ВДВ	14,6	13,6	12,2	11,8	11,0	10,6	12,2	11,6	11,4	8,2	7,8
Доходи від надання послуг пошти та зв'язку, млн грн		13226	21126	27447	33492	39870	46106	46285	47433	50281	52271	52492
Вартість транспортної продукції	млн грн	46769	54107	63772	74146	95204	126208	136629	162011	200562	170154	178511
	% до випуску галузі	78	71,9	69,9	68,9	70,5	73,2	74,7	77,4	80,0	76,5	77,3
ВДВ транспортної продукції, млн грн		27356	30705	33162	38612	49382	63779	72492	85872	106497	79460	80765
Вантажообіг, млрд ткм		450,7	496,4	460,6	477,2	496,4	491,7	380,0	404,6	426,4	394,6	379,0
Пасажирообіг, млрд пас.км		95,8	104,7	111,4	116,3	144,4	147,3	130,1	129,8	134,3	132,5	128,5
Приведений вантажообіг, млрд прив. ткм		546,5	601,1	572,0	593,5	640,8	639,0	510,1	534,4	560,7	527,1	507,5
Вартість у розрахунку на одиницю транспортної продукції, грн / 10 прив. ткм		0,86	0,9	1,11	1,25	1,49	1,98	2,68	3,03	3,58	3,23	3,52
Вартість транспортної продукції віднесена на пасажирські перевезення	млн грн	8198	9424	12420	14529	21454	29086	34848	39356	48026	42773	45199
	% до усього випуску	1,4	1,2	1,2	1,2	1,4	1,4	1,8	1,7	1,7	1,4	1,4
ВДВ у розрахунку на одиницю транспортної продукції, грн / 10 прив. ткм		0,50	0,51	0,58	0,65	0,77	1,00	1,42	1,61	1,90	1,51	1,59
ВДВ віднесена на пасажирські перевезення	млн грн	4795	5348	6458	7566	11128	14698	18490	20860	25508	19974	20450
	% до усього ВДВ	2,0	1,7	1,7	1,6	1,8	1,8	2,3	2,2	2,2	1,6	1,5

² Дані у 2012–2013 рр. представлено за показниками: «випуск товарів та послуг в основних цінах», «валова додана вартість в основних цінах», «вартість продукції транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності», «валова додана вартість транспорту, складського господарства, пошти та кур'єрської діяльності».

економіки випереджають (з 2003 р. більш ніж на 51 % з розрахунку 5,1 % за рік) темпи росту випуску продукції ($\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}^s}$) та ВДВ ($\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}^s}$), розрив у базисних темпах росту вартості продукції та ВДВ досягає 21 % із середньорічним відривом у 2,1 %:

$$\dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{I}\hat{N}^s} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{I}^s} > \dot{\sigma}_{\delta}^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}^s},$$

що вказує на повільніше підвищення заробітної плати, стриманіше збільшення розміру прибутків і податків порівняно із зростанням витрат на залучення матеріальних ресурсів, оплату нематеріальних послуг, відрядження працівників та споживання інших елементів товарного ринку.

П'ята закономірність полягає у зміні вартісних пропорцій випуску продукції. Внаслідок зміни принципів внутрішньогалузевого функціонування з незакінченим формуванням відповідної системи організації економічних відносин

спостерігаються зрушення в ресурсній структурі результатів господарської діяльності. Як свідчать статистичні дані у вартості продукції транспорту і зв'язку частка проміжного споживання ($y^{\hat{I}\hat{N}^i}$) має стійку тенденцію до зростання (протягом десяти років спочатку з незначним коливанням від 41 % (2003 р.) до 43 % (2004 р.), потім стрімким збільшенням до 48 % (2005 р.), поступовим зростанням у 2006–2008 рр. до 49,5 % і подальшою стабілізацією на рівні 53–55 %), а питома вага ВДВ ($y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}^i}$) відповідно зменшується (з 59 % (2003 р.) до 45 % (2013 р.)).

При цьому в середньому частка проміжного споживання залишається меншою і утримується на рівні 49 %, а ВДВ більшою і становить 51 %:

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}^i} > y^{\hat{I}\hat{N}^i}.$$

Відмічені структурні зсуви свідчать про поступове перетворення діяльності транспорту та зв'язку з трудомісткої (в межах вартісної оцінки) у матеріаломістку діяльність, про уречевлення технологічних процесів, про

безумовну належність галузі частково до сфери матеріального виробництва (вантажні перевезення), частково до сектора матеріальних послуг сфери обслуговування населення (пасажирські перевезення та послуги зв'язку).

Враховуючи зазначені масштаби функціонування і розвитку, діяльність транспорту і зв'язку формує 8 % вартості продукції, 7 % проміжного споживання і 11 % ВДВ. Або іншою мовою – 8 коп. кожної гривні вартості продукції, 7 коп. кожної гривні проміжного споживання і майже 11 коп. кожної гривні ВДВ утворюються в процесі діяльності транспорту та зв'язку.

Більш ніж десята частина ВВП забезпечується за рахунок ВДВ даного виду економічної діяльності:

$$\hat{A} \hat{I} \approx 0,08 \cdot \hat{A} \hat{I} ; \hat{I} \hat{N} \approx 0,07 \cdot \hat{I} \hat{N} ; \hat{A} \hat{A} \hat{A} \approx 0,11 \cdot \hat{A} \hat{A} \hat{I} .$$

Усе це вказує на вагомість інфраструктурних галузей для економіки країни, але не достатньо чітко позначає роль підприємств пасажирського транспорту.

Частково відокремити у ВВП ВДВ продукції підприємств пасажирського транспорту можна, якщо з певним ступенем імовірності дотримуватись наступних умовностей:

- припустити, що вартість продукції в галузі пошти та зв'язку дорівнює доходу від надання відповідних послуг;
- отриману після виключення вказаних доходів вартість транспортної продукції розподіляти пропорційно обсягу виконаної роботи за видами перевезень.

На перший погляд застосування вказаних припущень викликає масу заперечень: і стосовно різного рівня вантажних та пасажирських тарифів, і щодо неадекватної ефективності обслуговування (прибутковості перевезення вантажів і збитковості перевезення пасажирів). Між тим, погоджуючись із зазначеними протиріччями, але враховуючи макроекономічний аспект вивчення ситуації, наведеним аргументам можна парирувати: з одного боку (виходячи з доходного

підходу до розрахунку внеску у ВВП), необхідністю субсидіювання пасажирських перевезень та бюджетного утримання автомобільних шляхів сполучення (що відповідно хоча і частково компенсує низький рівень прямих надходжень від пасажироперевезень), з іншого боку (застосовуючи витратний підхід до встановлення ВДВ), неминучістю виникнення повного обсягу виробничих витрат із залученням усього комплексу економічних ресурсів і у сфері пасажироперевезень також.

Розрахунки, виконані з урахуванням наведених припущень, дозволяють доповнити попередні висновки підтвердженням загальногалузових та встановленням специфічних для підприємств пасажирського транспорту закономірностей зростання вартісних і кількісних показників.

Економічна діяльність підприємств пасажирського транспорту.

Локальний прояв четвертої загальногалузевої закономірності має специфічні ознаки та виявляється у *прискореному* (порівняно з діяльністю транспорту і зв'язку) *зростанні проміжного споживання (шоста закономірність)*. Темпи росту вартості транспортної продукції, віднесеної на пасажирські перевезення ($\dot{O}_0^{\hat{A}\hat{I}j}$, де j – індекс, що позначає складову галузі транспорту та зв'язку – підприємства сфери пасажироперевезень), стабільно випереджають динаміку відповідної ВДВ ($\dot{O}_0^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}j}$):

$$\dot{O}_0^{\hat{A}\hat{I}j} > \dot{O}_0^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}j},$$

але в більшому ступені (у 1,3 раза швидше), ніж по галузі в цілому.

За період 2003–2013 рр. в середньому за рік ланцюговий темп приросту ВДВ віднесеної на пасажирські перевезення становив 17,0 %, при цьому середньорічний приріст відповідного проміжного споживання досягав 22,9 %, тобто стабільно випереджав динаміку додатково створеної у процесі виробництва вартості на 5,9 %. Більш стримане зростання ВДВ пояснюється деструктивним характером її формування.

З особливими проявами у локальному аспекті підтверджуються трансформаційні зрушення вартісних пропорцій п'ятої закономірності, яка на даному рівні зводиться до стану *економічної розбалансованості* (сьома закономірність). На перший погляд, структура вартості продукції, віднесеної на перевезення пасажирів, в середньому відповідає співвідношенню відповідних складових діяльності транспорту і зв'язку:

$$y^{\hat{A}\hat{A}ij} > y^{INij}.$$

За підрахунками, частка проміжного споживання (y^{INij}) також є відносно меншою (в середньому становить 49 % проте із сталим зростанням з 41 % за даними 2003 р. до 55 % за даними 2013 р.), а питома вага ВДВ ($y^{\hat{A}\hat{A}ij}$) відносно більшою (усереднено складає 51 % при цьому із зменшенням з 59 % (2003 р.) до 45 % (2013 р.)). Між тим, спостерігається глибока економічна неузгодженість вартісних процесів.

Незважаючи на належність сфери пасажироперевезень до сфери обслуговування, отже, відносно більшу потребу в залученні до виробництва людського фактора, що в умовах концентрації уваги на наданні послуг якісно високого рівня і різноманітного змісту об'єктивно має приводити до більш швидкого зростання витрат на оплату праці (y^{IIij}), частково податків, пов'язаних із виробництвом (y^Iij), а отже, й до прискореного, порівняно з проміжним споживанням, збільшення ВДВ, динаміка ВДВ повільніша, частка у вартості продукції зменшується ($y^{\hat{A}\hat{A}ij}$), як і внесок у формування ВВП. Суспільна потреба до встановлення вартості послуг пасажирів на рівні, нижчому за собівартість, приводить до формування ВДВ з додатної та від'ємної частин. Від'ємна ВДВ ($y_{\hat{a}\hat{a}}^{\hat{A}\hat{A}ij}$) демонструє втрачені економічні вигоди, встановлює розмір вирахування вартості та компенсується додатною ВДВ ($y_{\hat{a}\hat{a}}^{\hat{A}\hat{A}ij}$).

Збитковість господарської діяльності (навіть можливість утворення

валового збитку, $y^{\hat{A}\hat{I} / \hat{G}_{ij}}$) поряд з компенсацією втрат (субсидіюванням, $y^{\hat{N}_{ij}}$) свідчить про неврегульованість відносин, розбалансованість грошових потоків і неузгодженість економічних інтересів та пов'язана одночасно з недосконалістю дії ринкового механізму та недосконалим вибором об'єктів і способів державного регулювання.

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} - y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}.$$

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = \underbrace{y^{\hat{I}\hat{I}_{ij}} + y^{\hat{I}\hat{I}_{ij}}}_{\text{додатна ВДВ}} - \underbrace{y^{\hat{N}_{ij}} \pm y^{\hat{A}\hat{I} / \hat{G}_{ij}}}_{\text{від'ємна ВДВ}}$$

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} - y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}$$

Про деструктивний характер формування ВДВ сфери пасажироперевезень свідчать дані КП «Київський метрополітен». За підсумками роботи КП «Київський метрополітен» у 2014 р. з 1250,8 млн грн витрат 523,9 млн грн склали витрати на оплату праці. З 722,5 млн грн доходу 88,9 млн грн становили бюджетні асигнування за пільговий проїзд. Збитки дорівнювали 562,6 млн грн [249]. Таким чином структура вартості продукції КП «Київський метрополітен» має вигляд:

$$y^{\hat{I}\hat{N}_{ij}} (86 \%) > y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} (14 \%), \text{ де}$$

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} (14 \%) = y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} (99 \%) - y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} (85 \%);$$

$$y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} (14 \%) = y^{\hat{I}\hat{I}_{ij}} (72 \%) + y^{\hat{I}\hat{I}_{ij}} (27 \%) - y^{\hat{N}_{ij}} (12 \%) - y^{\hat{A}\hat{I} / \hat{G}_{ij}} (73 \%),$$

тобто питома вага проміжного споживання ($y^{\hat{I}\hat{N}_{ij}} = 86 \%$) більш ніж у шість разів перевищує питому вагу ВДВ ($y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = 14 \%$), додатна складова якої досягає 99 % ($y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}$), а від'ємна, будучи лише на 14 % меншою ($y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}} = 85 \%$), набуває властивостей деструктора ([лат. *destruction* – руйнування], тобто змінювача характеру і структури цілого [473, с. 345]), за розрахунками в частині $y^{\hat{A}\hat{A}\hat{A}_{ij}}$ з 85 % до 14 % ($85 \rightarrow 14 \%$) і в частині $y^{\hat{I}\hat{N}_{ij}}$ з 15 % до 86 %

(15 → 86 %), порушуючи стабільність функціонування й стримуючи розвиток підприємства, можливий в умовах беззбитковості діяльності.

За даними КП «Київпастранс» за серпень–грудень 2014 р. від перевезень міською електричкою було отримано доходів на суму 5,8 млн грн, при цьому операційні витрати склали 41,3 млн грн, отже збитки становили 35,5 млн грн – більш ніж у шість разів більше доходів. З урахуванням компенсацій по пільговим перевезенням у розмірі 1,9 млн грн було покрито лише 19 % операційних витрат. Від перевезень тролейбусами доходи склали 108,3 млн грн, витрати – 426,0 млн грн, тобто збитки становили 317,7 млн грн або майже у три рази більше доходів. Завдяки компенсаціям пільгових перевезень з державного (84,2 млн грн) та місцевого (42,4 млн грн) бюджетів грошові надходження покрили 55 % витрат. По перевезеннях трамваями відсоток покриття становив 25 %, автобусами без урахування компенсацій 22 %, з урахуванням – 40 % (розраховано за [11, с. 7–8]).

За даними Державної адміністрації залізничного транспорту України у 2013 р. по пасажирських перевезеннях відсоток покриття доходами витрат на ДП «Донецька залізниця» становив 40 %, ДТГО «Львівська залізниця» – 30 %, ДП «Одеська залізниця» – 47 %, ДП «Придніпровська залізниця» – 65 %, ДП «Південна залізниця» – 43 % та ДТГО «Південно-Західна залізниця» – 63 % (розраховано за [525]).

В цілому частка ВДВ сфери пасажироперевезень ($\hat{A}\hat{A}_{ij}$) у ВВП за останні роки несуттєво але наближається до 2 %:

$$\hat{A}\hat{A}_{ij} \approx 0,02 \cdot \hat{A}\hat{I}.$$

Вивчення динаміки кількісних показників продукції сфери пасажироперевезень вказує на зміну характеру перевізної діяльності, що втілюється у збільшенні відстаней переміщення (восьма закономірність). Протягом 2003–2013 рр. кількість пасажирів відправлених (перевезених) транспортом загального користування поступово зменшується – за десять років

більш ніж на 14 %.

У 2004–2008 рр. відбулося незначне зростання числа користувачів послуг сфери пасажироперевезень (в загальному підсумку на 8 %), потім стрімке згортання споживання: у 2009 р. на 13 % (відносно даних 2008 р.), у 2010 р. ще на 6 %, потім (у 2011 р.) 2-х відсоткове (порівняно з попереднім роком) збільшення обсягу наданих послуг, у 2012 р. – падіння на 2 %, у 2013 р. – на 3 % (табл. 1.5).

Безумовно вказані коливання відображають загальну циклічність економічної діяльності, зокрема поступальний підйом і різкий спад, що став наслідком загальноекономічної кризи 2008 р., та підтверджують висновки щодо наявності часового лагу між змінами у макросередовищі та реакцією сфери пасажироперевезень [156, 470].

На фоні зменшення кількості відправлених пасажирів спостерігається стабільне (з затримкою у 2009–2010 рр. та у 2012–2013 рр.) зростання пасажирообігу: за шість років – на 54 %, далі у 2011 р. (після спочатку суттєвого – на 12 % (у 2009 р. порівняно з попереднім роком), а потім незначного – лише на 2 % (2010 р.) згортання масштабів діяльності) повернення до 140-ти відсоткового рівня відносно 2003 р. і за 2012–2013 р. поступове зменшення спочатку на 1 %, а потім на 3 %.

Завдяки одночасному збільшенню обсягів пасажиро-кілометрової роботи ($\dot{\sigma}_{\sigma}^{AL}$; пряма залежність з відстанню переміщення) і зменшенню відправлення ($\dot{\sigma}_{\sigma}^A$; зворотна залежність) середня дальність перевезення одного пасажирів ($\overline{l_A}$) поступово зростає.

Таблиця 1.5. Обсяги пасажирських перевезень транспорту загального користування
(розраховано за даними [483, 498])

Показники		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Наявне населення, млн осіб		48,0	47,6	47,3	46,9	46,6	46,4	46,1	45,9	45,7	45,6	45,6
Відправлення (перевезення) пасажирів		7711	7996	8200	8242	8835	8331	7274	6838	6973	6812	6620
Залізничний	всього, млн пас.	477	452	445	448	447	445	426	427	430	430	425
	у розрахунку на одну особу	10	9	9	10	10	10	9	9	9	9	9
Автомобільний (автобуси)	всього, млн пас.	3297	3720	3837	3988	4173	4369	4014	3726	3612	3449	3341
	у розрахунку на одну особу	69	78	81	85	90	94	87	81	79	76	73
Трамвайний	всього, млн пас.	1132	1112	1111	1083	1027	963	787	714	798	800	757
	у розрахунку на одну особу	24	23	23	23	22	21	17	16	17	18	17
Тролейбусний	всього, млн пас.	1921	1849	1903	1788	1621	1580	1283	1204	1346	1346	1306
	у розрахунку на одну особу	40	39	40	38	35	34	28	26	29	30	29
Метрополітенний	всього, млн пас.	873	848	887	918	931	959	752	760	778	774	775
	у розрахунку на одну особу	18	18	19	20	20	21	16	17	17	17	17
Водний (морський, річковий)	всього, млн пас.	9	12	13	13	10	9	8	8	8	7	7
	у розрахунку на одну особу / 10 р.	2	3	3	3	2	2	2	1	1	1	1
Авіаційний	всього, млн пас.	2	3	4	4	5	6	5	6	8	8	8
	у розрахунку на одну особу / 10 р.	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Пасажирообіг, млрд пас.км	залізничний	52,6	51,7	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6	49,4	49,1
	автомобільний (автобуси)	40,1	47,5	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,0	51,5	50,4	49,1
	трамвайний	6,7	6,6	6,5	6,3	5,8	5,4	4,4	4,0	4,4	4,5	4,1
	тролейбусний	11,2	10,8	11,2	10,4	9,3	9,0	7,3	6,9	7,8	7,8	7,6
	метрополітенний	6,7	6,4	6,7	7,0	7,1	7,3	5,7	5,8	5,9	5,9	5,9
	водний (морський, річковий)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
	авіаційний	3,8	5,5	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0	13,8	14,4	12,6

Продовження табл. 1.5.

1		2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Загальний пасажирообіг транспорту загального користування, млрд пас.км		121,2	128,6	135,8	139,3	140,9	147,0	130	130	134,1	132,5	128,5
Середня дальність перевезення, км	залізничний	110	114	118	119	119	119	113	118	118	115	115
	автомобільний (автобуси)	12	13	14	14	13	14	14	14	14	15	15
	трамвайний	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5
	тролейбусний	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
	метрополітенний	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	водний (морський, річковий)	11	8	8	8	20	11	13	13	13	13	11
	авіаційний	1900	1833	1525	2075	1860	1800	1800	1833	1725	1779	1552
	в середньому на транспорті загального користування	15,7	16,1	16,6	16,9	15,9	17,6	17,9	19	19,2	19,5	19,4

$$\dot{O}_{\delta}^{\Sigma AL} > \dot{O}_{\delta}^{\Sigma A} \rightarrow \uparrow \overline{l_A}.$$

Виходячи з запиту населення здійснюються перевезення за більш тривалими маршрутами, впроваджуються технології, що забезпечують прискорення руху транспортних засобів і скорочення часу поїздки, через віддалене працевлаштування, розвиток територіально розосереджених об'єктів тяжіння пасажиропотоків, згортання програм розміщення робітників, учнів або студентів за пільговими умовами посилюються та змінюються властивості поточних міграційних тенденцій, як наслідок виникає необхідність та створюються можливості для трансформації характеру переміщень, а саме: до зростання середніх відстаней перевезення пасажирів. Якщо у 2003 р. середня дальність перевезення пасажирів становила 15,7 км, то вже через рік – у 2004 р. – склала 16,1 км, а до 2013 р. виросла до 19,4 км.

При цьому пасажир частіше віддає перевагу послугам автомобільного транспорту і зацікавлений в індивідуалізації споживання.

На стійкі процеси *автомобілізації перевезень* (дев'ята закономірність) вказує декілька факторів, а саме: випереджальне зростання обсягів надання автотранспортних послуг та зміна рівня оснащеності автомобілями порівняно з іншими видами транспорту (позначається індексом k):

$$\dot{O}_{\delta}^{\Sigma AL_a}, \dot{O}_{\delta}^{\Sigma A_a}, \dot{O}_{\delta}^{N_a} > \dot{O}_{\delta}^{\Sigma AL_k}, \dot{O}_{\delta}^{\Sigma A_k}, \dot{O}_{\delta}^{N_k}.$$

З 2003 р. по 2008 р. пасажирообіг автомобільного транспорту загального користування (ΣAL_a) збільшився на 52,9 %, а обсяг відправлених (перевезених) пасажирів (ΣA_a) – на 32,5 %. У наступні роки відбулося згортання масштабів обслуговування автомобільним транспортом, проте не таке радикальне як збільшення (за даними 2013 р. порівняно з даними 2008 р. відповідно на 19,9 % та на 23,5 %). При цьому у головного конкурента – залізничного транспорту – рівень вказаних показників (ΣAL_{ζ} і ΣA_{ζ}) навіть зменшився (за 2013–2003 рр. відповідно на 6,7 % і на 10,9 %).

Аналогічне спрямування отримала динаміка рухомого складу (N). За дев'ять років парк пасажирських автобусів розширився на 43,3 % (з 174,1 тис. од. за даними 2003 р. до 249,7 тис. од. у 2011 р.), а легкових автомобілів – майже на 12,5 % (табл. 1.6).

Проте число пасажирських вагонів за 2003–2011 р. скоротилося на 13,4 % (з 8,2 тис. од. до 7,1 тис. од.), а потім у 2013 р. ще на 11,0 % (порівняно з даними 2003 р. до 6,2 тис. од.), кількість одиниць мототранспорту – на 38,6 %, тролейбусних машин – на 23,2 % (до 2013 р. ще на 2,9 %), трамвайних вагонів – на 22,3 % (до 2013 р. ще на 4,3 %), літаків і вертольотів – на 49,9 % (до 2013 р. ще на 11,6 %).

Поряд з автомобільним транспортом розвивався лише метрополітен, число транспортних засобів (вагонів) якого за 2011–2003 рр. виросло на 17,4 % (до 2013 р. ще на 3,3 %), проте пасажирообіг зменшився на 11,9 %, а кількість перевезених пасажирів – на 11,2 %.

Між тим враховуючи, що на 1 пасажирів, перевезеного метрополітеном припадає 5 пасажирів автотранспорту, а на 10 пас. км – 90 пас. км, крім того, зважаючи на негативну динаміку обсягів метро-перевезень, уточнювати характер дев'ятої закономірності немає потреби.

Про індивідуалізацію транспорту (десяту закономірність) свідчить динаміка транспортних засобів особистої власності (позначається індексом m). Темпи росту індивідуальних легкових автомобілів та навіть приватних пасажирських автобусів стабільно є вищими за темпи росту рухомого складу транспорту загального користування (позначається індексом n):

$$\dot{O}_{\delta}^{N_m} > \dot{O}_{\delta}^{N_n},$$

вони взагалі мають тенденцію до зростання на відміну від інших тенденцій, спрямованих на зменшення.

Таблиця 1.6. Рухомий склад за видами транспорту та формами власності
(розраховано за даними [483, 498])

Рухомий склад	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Пасажи́рські ваго́ни, тис. од.	8,2	8,1	7,9	7,8	7,7	7,6	7,4	7,3	7,1	6,8	6,2
Пасажи́рські автобуси, тис. од.	174,1	175,9	167,9	180,0	185,5	188,0	180,4	171,5	249,7	... ³	...
з них в особистій власності	86,9	94,5	90,2	101,0	108,1	114,5	110,5	101,9	120,7	...	...
% до загальної кількості пасажирських автобусів	49,91	53,72	53,72	56,11	58,27	60,90	61,25	59,42	48,3	...	...
в інших формах власності	87,2	81,4	77,7	79,0	77,4	73,5	69,9	69,6	129,0	...	...
% до загальної кількості легкових автомобілів	50,09	46,28	46,28	43,89	41,73	39,1	38,75	40,58	51,7	...	...
Легкові автомобілі, тис. од.	5524,5	5445,8	5539	5603,6	5939,6	6393,9	6518,7	6769,3	6900,5	...	...
з них в особистій власності	4987,4	5125,9	5260,1	5326,4	5630,9	6090,4	6216,7	6470,5	6514,5	...	...
% до загальної кількості легкових автомобілів	90,28	94,13	94,96	95,05	94,8	95,25	95,37	95,59	94,41	...	...
в інших формах власності	537,1	319,9	278,9	277,2	308,7	303,5	302	298,8	386,0	...	...
% до загальної кількості легкових автомобілів	9,72	5,87	5,04	4,95	5,2	4,75	4,63	4,41	5,59	...	...
Мототранспорт, тис.	1369	1145,4	982,6	821,9	714,3	650,9	554,5	528,4	840,9	...	...
Електротранспорт											
тролейбусні машини	4833	4683	4554	4541	4541	4307	4064	3710	3714	3596	3570
трамвайні вагони	3103	3000	2905	2859	2859	2736	2621	2522	2412	2314	2277
вагони метрополітенів	961	985	993	993	1020	1030	1035	1119	1128	1136	1160
Літаки і вертольоти	699	572	659	701	614	468	381	395	350	337	269

³ Дані у [483] відсутні.

Порівняння значень показників ефективності суспільного виробництва в галузі транспорту і зв'язку та в економіці в цілому (в середньому за всіма видами економічної діяльності) дозволяє встановити декілька особливостей побудови економічного механізму та *закономірностей функціонування підприємств сфери пасажироперевезень* (табл. 1.7).

У нижче наведених формулах показники економічної ефективності позначаються через α^e , соціальної – через α^c . При цьому верхні індекси *ТР*, *ЗВ*, *ПП*, *ОП* і *РН* – вказують на належність до системи оцінки трудових ресурсів, засобів виробництва, предметів праці, оплати праці та рухомості населення, а нижні *1* або *2* – на конкретний показник економічної ефективності, визначений або співвідношенням результату з витратами ресурсів, або витрат з результатами діяльності, тобто на показник ресурсовіддачі (індекс *1*) або ресурсомісткості (індекс *2*) виробництва.

Перша закономірність вказує на значну *трудомісткість виробництва та невисоку продуктивність праці* у сфері пасажироперевезень.

Галузеві працівники за рік спроможні виготовляти продукції, вартість якої майже на 25 % (наприклад, у 2007 р.) менша усереднених загальноекономічних значень. У 2009–2010 рр. продуктивність праці на підприємствах транспорту і зв'язку ($\alpha_1^{\dot{O}P}$) становила лише 131–148 тис. грн / чол., у той час як в економіці в цілому ($\alpha_1^{\dot{O}E}$) досягала 136–166 тис. грн / чол. (була вища на 4–12 %).

При цьому на залучення трудових ресурсів витрачається відносно більше, ніж в багатьох інших сферах господарювання. Трудомісткість галузевої продукції ($\alpha_2^{\dot{O}P}$) у тричі перевищує середньоекономічний рівень ($\alpha_2^{\dot{O}E}$).

Якщо на підприємствах транспорту і зв'язку з кожної 1000 грн вартості реалізованої продукції на оплату праці витрачалося 158 грн (за даними 2009 р.) або 154 грн (у 2010 р.), то на підприємствах усіх видів економічної діяльності лише 62 грн та 58 грн, тобто, менше відповідно на 61 % і на 62 %.

Таблиця 1.7. Закономірності функціонування підприємств пасажирського транспорту

за видами ефективності діяльності

Джерело: розроблено автором

Вид ефективності	Закономірність функціонування		Прояв закономірності у співвідношеннях показників	
	за ранжуванням	за критеріями ефективності	сутність прояву	формалізований опис
Економічна	Перша	Використання трудових ресурсів	Значна трудомісткість виробництва та невисока продуктивність праці	$\alpha_1^{\dot{a}\dot{O}\dot{B}} < \alpha_1^{\dot{a}\dot{O}\dot{B}}, \alpha_2^{\dot{a}\dot{O}\dot{B}} > \alpha_2^{\dot{a}\dot{O}\dot{B}}$
	Друга	Використання засобів виробництва	Фондомістка діяльність з невисоким рівнем фондівіддачі	$\alpha_1^{\dot{a}\dot{C}\dot{A}} < \alpha_1^{\dot{a}\dot{C}\dot{A}}, \alpha_2^{\dot{a}\dot{C}\dot{A}} > \alpha_2^{\dot{a}\dot{C}\dot{A}}$
	Третя	Використання предметів праці	Середня матеріаломісткість та матеріалівіддача	$\alpha_1^{\dot{a}\dot{I}\dot{I}} \approx \alpha_1^{\dot{a}\dot{I}\dot{I}}, \alpha_2^{\dot{a}\dot{I}\dot{I}} \approx \alpha_2^{\dot{a}\dot{I}\dot{I}}$
Соціальна	Четверта	Забезпечення трудових ресурсів	Високий рівень оплати праці	$\alpha^{\dot{n}\dot{I}\dot{I}} > \alpha^{\dot{n}\dot{I}\dot{I}}$
	П'ята	Забезпечення переміщення	Значна рухомість населення	$\alpha^{\dot{n}\dot{D}\dot{I}} > \alpha^{\dot{n}\dot{D}\dot{I}}$

Описуючи ситуацію на формальному рівні, можна стверджувати, що по галузі перший з показників ефективності використання трудових ресурсів (продуктивність праці) має значення несуттєво нижчі за середні, а другий (трудомісткість) – значно вищі, тобто:

$$\alpha_1^{\hat{a}\hat{O}\hat{B}} < \alpha_1^{\hat{a}\hat{O}\hat{D}}, \alpha_2^{\hat{a}\hat{O}\hat{B}} > \alpha_2^{\hat{a}\hat{O}\hat{E}},$$

при цьому порівняння показників ефективності підтверджує зворотний зв'язок між ними та свідчить, що за меншою продуктивністю праці діяльність є більш трудомісткою.

Аналогічний характер мають процеси використання засобів виробництва (*друга закономірність*), відповідно до чого діяльність підприємств сфери пасажироперевезень є фондомісткою ($\alpha_2^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}}$) з невисоким рівнем фондовіддачі ($\alpha_1^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}}$):

$$\alpha_1^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}} < \alpha_1^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}}, \alpha_2^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}} > \alpha_2^{\hat{a}\hat{C}\hat{A}}.$$

Найбільше перевищення фондомісткістю транспорту і зв'язку середньо-економічних значень спостерігалось у 2008 р., коли для отримання однієї гривні вартості реалізованої продукції слід було використати основних засобів майже на 7 грн, між тим як по всіх видах економічної діяльності це співвідношення становило 1:1.

В цьому ж році фондовіддача галузі склала лише 152 грн з кожної 1000 грн, вкладеної у засоби виробництва, а усереднена – досягла 938 грн / тис. грн, тобто була у 6 разів більшою. Менш суттєві, але досить значні розбіжності демонструють статистичні дані інших періодів. У 2005 р. фондовіддача галузі була меншою, а фондомісткість більшою у 2,5 раза, у 2006 р. – уже в 3,5 раза, за даними 2007 р. – в 4 рази, у 2009 р. – більш ніж у 5 разів. Отже, у будь якому випадку радикально відрізнялась від середніх умов функціонування.

Попри належність до сфер нематеріального виробництва, в процесі діяльності підприємства сфери пасажироперевезень використовують різноманітні предмети праці. До них належать паливно-енергетичні ресурси, необхідні для забезпечення руху транспортних засобів, матеріали та запасні частини потрібні для обслуговування та підтримки в робочому стані (виконання поточного та капітального ремонтів) рухомого складу, будівель і споруд виробничого призначення тощо.

Вказане свідчить про вагомість матеріальних витрат, але на відміну від промислового виробництва не досить значну у зв'язку з відсутністю необхідності переробки сировини та використання в процесі транспортного обслуговування населення великої кількості основних і допоміжних матеріалів. Помірна потреба у залученні предметів праці забезпечує підтримку *середнього* (порівняно із загальнооекономічними даними) *рівня матеріаломісткості* ($\alpha_2^{\text{âll}^3}$) *та матеріаловіддачі* ($\alpha_1^{\text{âll}^3}$) (*третья закономірність*):

$$\alpha_1^{\text{âll}^3} \approx \alpha_1^{\text{âll}}, \alpha_2^{\text{âll}^3} \approx \alpha_2^{\text{âll}}.$$

Згідно із статистичними даними матеріаломісткість і матеріаловіддача транспорту і зв'язку відповідає середнім значенням показників по всіх видах економічної діяльності. При цьому протягом 2005–2007 рр. матеріаломісткість галузі була на 2–5 % вища за середню і становила відповідно 264, 256 і 260 грн / тис. грн вартості реалізованої продукції, а починаючи з 2008 р. – нижчою на 3–7 %. А матеріаловіддача – навпаки, у 2008 р. була більша за загальнооекономічне значення на 7 % і становила 4,0 грн / грн, у 2009 р. – на 3 % (4,2 грн / грн), у 2010 р. – знов на 7 % (4,1 грн / грн).

У межах оцінки соціальної ефективності виявляються дві характерні ознаки, які демонструють вагомість сфери пасажироперевезень у задоволенні особистих потреб людини.

З одного боку, це *високий рівень оплати праці (четверта закономірність)*, що забезпечує більші можливості у споживанні матеріальних і духовних благ та відтворенні робочої сили працівниками галузі у порівнянні з робітниками більшості сфер економічної діяльності країни. Робота працівників сфери пасажироперевезень, що по-суті зводиться до оптимального використання технічних засобів у процесі транспортування людини, тісно пов'язана з такими важливими для суспільства категоріями як безпека, життя, дорожньо-транспортні пригоди і аварії, потерпілі, загиблі, поранені тощо. Тому виникає об'єктивна і незаперечна потреба в обов'язковому здобутті специфічних професійних знань, отриманні необхідної кваліфікації та накопиченні функціонального досвіду, що вимагає відповідної грошової компенсації витрат праці. Як наслідок середній рівень оплати праці в галузі ($\alpha^{\tilde{n}II'}$) у декілька разів перевищує середню заробітну плату по країні ($\alpha^{\tilde{n}II}$), тобто:

$$\alpha^{\tilde{n}II'} > \alpha^{\tilde{n}II}.$$

У 2005 р. по галузі транспорту і зв'язку був у 2,1 раза більший, у 2006–2007 рр. – у 2,2 раза, у 2008 р. – майже у 2,3 раза, у 2009–2010 рр. – вже у 2,4 раза. Отже, він не лише перевищує загальноекономічний рівень, а ще й стійко зростає випереджальними темпами.

З іншого боку, вагомість сфери пасажироперевезень у контексті соціальної ефективності виявляється у забезпеченні *значної рухомості населення (п'ята закономірність)*:

$$\alpha^{\tilde{n}DI'} > \alpha^{\tilde{n}DI}.$$

Значної не лише в аспекті відособленої оцінки рівня та динаміки показників, а ще й у порівнянні з рухомістю населення в інших країнах світу. Серед країн СНД Україна є незаперечним лідером. На кожного мешканця в середньому припадає 2,3 тис. пас. км / рік, у той час як у Росії – біля 1,8 тис. пас. км / рік, у Білорусі – 1,5 тис. пас. км / рік, далі – за зменшенням

значень. Порівняно з країнами ЄС набагато більша рухомість притаманна лише населенню Австрії (досягає 9,9 тис. пас. км / рік), а перевищуюча менш ніж на 9 % – Угорщини та Італії (де становить до 2,5 тис. пас. км / рік) (розраховано за даними [30]).

Оцінка ступеня рухомості на підставі обсягів відправлення (перевезення) пасажирів та пасажирообігу підтверджує раніше виявлені закономірності економічного зростання в сфері пасажироперевезень. Випереджальне збільшення кількості пасажиро-кілометрів, що припадають на одного мешканця (у 2002–2009 рр. до попереднього року на 9 %, 10 %, 7 %, 5 %, 25 % і 2 % відповідно із зменшенням на 11 % у 2009 р., стабілізацією у 2010 р. та подальшим зростанням на 4 % у 2011 р.), порівняно з числом поїздок у розрахунку на одну особу, темпи росту яких не перевищували 104 % (дані максимального зростання 2004 р.), надає додаткове обґрунтування висновків щодо збільшення відстаней переміщення.

В ході аналізу підтверджено гіпотезу щодо характеру відтворювальних процесів та рівня ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту загального користування.

Як свідчать результати дослідження, розвиток діяльності сфери пасажироперевезень супроводжується прискореним зростанням проміжного споживання, деструктивним характером формування ВДВ, трансформаційними зрушеннями у вартісних пропорціях, станом економічної розбалансованості. Отже спостерігається порушення відтворювальних процесів з посиленням негативних тенденцій у часі. Виникає необхідність та створюються можливості для трансформації характеру переміщень, а саме до: зростання середніх відстаней перевезення пасажирів, автомобілізації та індивідуалізації транспорту. Діяльність стає більш трудо- і фондомісткою з досягненням середнього рівня матеріаловіддачі. І все це відбувається для забезпечення значної рухомості населення, тобто реалізації соціальних завдань попри збитковість перевезень та порушення процесів відтворення.

Отримані узагальнення дозволяють сформулювати *проблему практики*, свідчать, що існуючи *соціально-економічні умови обслуговування пасажирів не забезпечують ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, а отже порушують процеси відтворення та гальмують розвиток сфери пасажироперевезень.*

1.3. Проблеми забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Пошуку способів подолання економічних проблем підприємств пасажирського транспорту, та встановленню сутності головних категорій і понять, що відображають цілісність та специфічність характеристик обслуговування пасажирів присвячено багато досліджень, головними науковими надбаннями яких стали теоретико-методологічні рекомендації щодо організаційно-економічного вдосконалення складових перевізного процесу, додаткового обслуговування, господарського управління, виробничого, логістичного і маркетингового врегулювання діяльності підприємств пасажирського комплексу різних видів транспорту. Отримані в ході досліджень результати, маючи суттєве значення для економічної науки, у сукупності формують фундаментальні основи теорії обслуговування пасажирів. Критичне осмислення й узагальнене подання змісту багатоаспектних напрацювань дозволяє сформулювати загальні економічні положення і встановити суттєві зв'язки між основними виробничими потребами та суспільними інтересами, що виникають виходячи з внутрішньої необхідності та набувають сталого характеру існування у сфері перевезення пасажирів.

Теоретико-методологічні питання, які ставилися і ставляться щодо надання послуг пасажирам, у своїх витоках тісно пов'язані з початком транспортного будівництва, появою і обслуговуванням пасажирських

маршрутів. А можливості та шляхи удосконалення економічних відносин значною мірою визначаються особливостями історичного етапу розвитку транспорту загального користування.

На початку ХХ століття С. Кульжинський, відомий сміливими проектами і широкими узагальненнями, розкриваючи «еволюцію залізничної експлуатації», виділив три характерні періоди, цілковито прийнятні для опису історії теоретико-прикладного вдосконалення економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту: досвідний, технічний і техніко-економічний (табл. 1.8).

Таблиця 1.8. Періоди еволюційного розвитку підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Автор систематизації	Період	Найменування періоду	Зміст періоду
С. Кульжинський	Перший	<i>Досвідний</i>	Емпіричне виявлення оптимальних напрямків розвитку галузі
	Другий	<i>Технічний</i>	Поліпшення технічних засобів транспортних підприємств, підвищення міцності та експлуатаційної надійності транспортних засобів і шляхів сполучення
	Третій	<i>Техніко-економічний</i>	Інтенсифікація використання техніки і підвищення економічної ефективності експлуатаційної роботи
В. Козлова	Четвертий	<i>Інформаційно-технологічний</i>	Інформатизація з оптимізацією технології транспортного обслуговування
Пропозиція	П'ятий	<i>Організаційно-економічний</i>	Розвиток ринку обслуговування пасажирів, відповідна адаптація економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, удосконалення та комплексне застосування ринкових та державних регуляторів галузевих господарських процесів

Перший – *досвідний період* характеризується поступовим формуванням складних територіально-виробничих, лінійно-функціональних, комплексних утворень – зважаючи на об’єкт дослідження С. Кульжинського мова йде про залізниці, тривалість досвідного періоду обмежується рамками 1837 р. – кінцем 50-х рр. XIX сторіччя, а методологічна особливість концентрується в широкому застосуванні методу «проб і помилок», в емпіричному виявленні оптимальних напрямів розвитку галузі [258, с. 15].

Протягом другого – *технічного періоду* основна увага концентрується на поліпшенні головним чином визначившихся технічних засобів, переважно в активній складовій (за С. Кульжинським – колій, тягового рухомого складу, вагонного парку), на підвищенні міцності та надійності експлуатації. Технічний період, що тривав з кінця 50-х рр. XIX сторіччя до початку XX століття, завершився одержавленням підприємств транспорту і, за визначенням С. Кульжинського, «протікав досить енергійно та супроводжувався властивим взагалі державному господарству точним нормуванням усіх технічних елементів, яке у значній мірі та дотепер є основою нашої залізничної техніки».

Третій – *техніко-економічний період*, що почався на початку XX сторіччя і, підхоплений радянської науковою школою, тривав до 90-х рр. XX століття, відрізнявся різного роду пропозиціями щодо інтенсифікації використання техніки і підвищення економічної ефективності експлуатаційної роботи. В умовах значних територій, зростаючого попиту на перевезення, хронічного дефіциту власних коштів і обмеженого бюджетного фінансування в розвиток та поліпшення діяльності підприємств галузі, зверталася особлива увага на краще використання наявних технічних і фінансових ресурсів. Поступово сформувалося переконання в необхідності розглядати транспорт як комплекс, що складається не лише з технічних, а й з економічних елементів, сукупно в тісному взаємозв’язку утворюючих єдине ціле. Такого роду ідеологія дала в 30-

ті рр. XX століття поштовх до ідеї формування єдиної транспортної системи країни.

Сучасні підприємства пасажирського транспорту функціонують в принципово іншому середовищі. Комерціалізація економічних відносин та інформатизація суспільства, у т.ч. поступове поширення інформаційних технологій на транспорті, в результаті впровадження яких забезпечується висока оперативність одержання різного роду даних, підсилюється ступінь спостережуваності та керованості будь-якого транспортного об'єкта, визначається рівень конкурентоспроможності та відпрацьовується стратегія розвитку транспортних підприємств, висувають нові вимоги до методології організації галузевої діяльності. Сформоване середовище спонукує вчених і практиків до пошуку шляхів подолання інформаційних та технологічних проблем і впровадження автоматизованих систем керування.

У зв'язку із цим, безумовно, правомірною і об'єктивною є пропозиція В. Козлової продовжити систематизацію С. Кульжинського і назвати наступний період розвитку підприємств транспорту – *інформаційно-технологічним періодом* [258, с. 15], якому властива інформатизація процесів управління з оптимізацією технології транспортного обслуговування.

Але інформаційно-технологічними удосконаленнями сучасні тенденції розвитку системи транспортного обслуговування населення не обмежуються. Вагоме значення набуває проблема забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах розвитку ринку транспортних послуг і динамізації (в т.ч. за рахунок впливу інформаційно-технологічного фактору) процесів регулювання відносин між пасажиром і перевізником. Цей висновок підтверджується спрямованістю сучасних наукових досліджень, узагальнення змісту яких дозволяє охарактеризувати наступний період розвитку підприємств пасажирського транспорту як *організаційно-економічний період*.

Продовжуючи висвітлення логіки формування сучасних теоретико-прикладних основ розвитку підприємств пасажирського транспорту необхідно

відзначити безумовну актуальність проблем транспортного обслуговування населення. З питань організації пасажирського руху, у технологічному та економічному аспектах, проводяться фундаментальні дослідження, публікуються наукові праці, формуються дослідницькі підрозділи. І, не зважаючи на думку, висловлену Л. Канторовичем, про «традиційно ставлення до пасажирських перевезень як до невиробничої сфери та, отже, менше ніж для вантажних перевезень, виділення ресурсів на їхній розвиток»⁴ [245, с. 125], питання транспортного обслуговування населення були та залишаються дотепер одними з найбільш своєчасних, гострих і надзвичайно важливих.

У публікаціях провідних вчених 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 (узагальнено у [151]), основними з яких є рекомендації щодо:

- удосконалення системи управління (внутрішньогалузевого реформування і реструктуризації);
- підвищення конкурентоспроможності підприємств пасажирського транспорту;
- удосконалення системи тарифоутворення;
- розвитку форм та процесів організації розрахунків за пасажирські перевезення;
- підвищення якості транспортного обслуговування населення;
- розвитку сфери додаткових (супутніх) послуг пасажирам;
- мінімізації негативного впливу перевізної діяльності на навколишнє середовище;

⁴ А у 1912 р. висловлене ще більш різко А. Єрмолаєвим, який писав, що «устояний погляд» на перевезення пасажирів «як на терпиме зло, знаходить виправдання в статті 1 загального статуту... залізниць, за яким пасажирський рух є для залізниць обов'язковим, мабуть, якби він був вигідним, ні до чого було б зобов'язувати. Елементарно збитковість пояснюється занадто великими витратами на перевезення, що не виправдовуються відповідною платою за проїзд» [209].

- розвитку інтегрованих систем перевезення пасажирів;
- активізації процесів інвестування та інноваційного оновлення технічних засобів;
- підвищення ефективності державного регулювання діяльності галузевих підприємств (рис. 1.9).



Рис. 1.9. Основні напрями розвитку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Зміст основних робіт по кожному із зазначених напрямів визначає теоретико-методологічну базу вдосконалення певних аспектів обслуговування пасажирів, а в сукупності відображає можливості формування сфери пасажироперевезень адекватно сучасним вимогам та умови економічно

стабільного функціонування й розвитку підприємств на ринку транспортних послуг.

Сучасне соціально-економічне середовище вимагає від підприємств пасажирського транспорту швидкої адаптації, надання якісних послуг та забезпечення транспортної доступності для всіх шарів населення. Проте реалізація зазначених вимог залишається складним завданням, що потребує при розв'язанні урахування специфіки функціонування галузевих підприємств і особливостей розвитку економічної діяльності в сфері пасажироперевезень.

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 наволоко 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 підприємств пасажирського транспорту 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, О. М. Гудкова, Г. Д. Ейтутиса, В. А. Зови, О. О. Карась, О. О. Петренко та інших науковців.

З погляду загальнотеоретичної розробки шляхів реформування структури управління значений інтерес представляють дослідження Ю. С. Бараша [24], 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 сформувати два середовища (монопольне з інфраструктурою залізниць і конкурентне з операторськими компаніями по перевезенню пасажирів), а також розмежувати господарські функції та функції державного управління.

В роботі В. А. Зови [238] реорганізацію системи управління пасажирськими залізничними перевезеннями рекомендовано проводити шляхом створення акціонерних компаній на принципах партнерства. Виділено три типи можливих приміських компаній: дорожня компанія (яка утворюється на базі державної власності у складі залізниці та працює за контрактом (договором) з обласною адміністрацією), міська компанія (що створюється як організація адміністрації регіону або міста та користується залізничною інфраструктурою на договірних засадах), підприємство (акціонерне товариство зі змішаною формою власності).

В межах реорганізації пасажирського комплексу залізничного транспорту О. М. Гудковим запропоновано дотримуватися принципів видової диференціації (розмежування органів управління пасажирськими перевезеннями за видами сполучення), рівневої інтеграції (об'єднання структур виробничо-господар-ських 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) [87].

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 [246]. 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» [198, 199]. Стосовно організації транспортного обслуговування населення Г. Д. Ейтутис 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 підприємств 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 [375, 376]. 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. М. Бобровник, Л. М. Волинець, В. В. Димченко, І. В. Шевченко, В. О. Федорова 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 [184]. Аналіз транспортного забезпечення міст України свідчить, що міські пасажироперевезення 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 [34]. 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 [552]. 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 [519]. 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 [64]. У якості потенційно можливих альтернатив поведінки підприємств розглядає поліпшення якості обслуговування, підвищення конкурентоспроможності на основі рекламної діяльності, впровадження надання супутніх послуг пасажирам, 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 в наслідок оптимізації виробничого процесу із зниженням рівня витрат.

На питаннях загального фінансового оздоровлення зосереджено дослідження , В. П. Гудкової, В. В. Костецького, Ю. П. Слободяніка та інших які в цілому зазначають 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 [472]. 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 [270]. Обґрунтовується необхідність цільового спрямування бюджетних компенсацій, 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 у пасажирському комплексі залізничного транспорту були запропоновані у дослідженні В. П. Гудкової [158]. Серед інструментів державної підтримки пасажирських залізничних перевезень виділено адресні субсидії споживачам (які дозволяють ідентифікувати реальні потреби малозабезпечених верств населення в транспортних послугах), бюджетне субсидіювання 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 перевезень на залізничному транспорті.

Підвищення конкурентоспроможності підприємств. Розвиток ринкових відносин в 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 І. М. Аксьонова, Н. І. Богомолової, В. Л. Диканя, М. О. Єр'оміної, В. В. Жихаревої, К. М. Разумової, С. О. Тульчинської, Т. Ю. Чаркіної, О. Ю. Чередниченка, О. Г. Шаля та інших.

У дослідженні С. О. Тульчинської [507] 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 [539]. 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) [550].

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 [3–2 та ін.], а саме рекомендації щодо застосування маркетингово-логістичних методів в управлінні економічною ефективністю пасажирського залізничного комплексу.

Дослідженню теоретичних основ формування організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування, зокрема маркетингової складової конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізницях України присвячено роботу К. М. Разумової [423, 424, тощо]. Відповідно до маркетингової стратегії, запропонованої К. М. Разумовою, місія Укрзалізниці та залізниць України полягає у твердженні: «Поїздка залізницею – приємна мандрівка», а головні завдання діяльності у сфері пасажироперевезень зводяться до забезпечення позитивного ставлення (через підвищення якості

надання основної послуги, розвиток супутніх послуг, свободу вибору пасажиром, інформатизацію) [423, с. 1], підвищення ступеня задоволення пасажирів (шляхом стеження за зміною пріоритетів, забезпечення комплексності послуг та диференційованого підходу до різних груп користувачів), підвищення якості перевезень і обслуговування пасажирів, доходних надходжень залізниць від пасажирських перевезень за рахунок збільшення частки рентабельних і високорентабельних послуг, розвиток єдиної корпоративної культури і підвищення значущості корпоративних цінностей, покращення іміджу і позитивного суспільного статусу [423, с. 2].

Детальне вивчення факторів конкурентоспроможності спрямувало роботу М. О. Єр'оміної у напрямку вирішення проблем впровадження швидкісного руху [210]. 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.

Пришвидщення пасажирських перевезень визнається важливою передумовою ефективного функціонування ринку транспортних послуг у дослідженні Н. І. Богомолової [36]. Наведені обґрунтування свідчать, що організаційно-економічний розвиток швидкісних 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.

Наявність перспектив розвитку швидкісного руху в Україні відмічається в роботі В. Л. Диканя [182]. Зазначається, що «організація швидкісного і високошвидкісного руху... забезпечить підтримку і подальше стимулювання науково-технічного та інтелектуального потенціала країни і промислового сектора економіки» [182, с. 24].

В роботі Т. Ю. Чаркіної підкреслюється, що залізниці поступово втрачають обсяги перевезень пасажирів оскільки достатньо не адаптовані до умов сучасного ринку, а швидкості та якості послуг не відповідають вимогам попиту [538]. 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».

Проблема підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств пасажирського транспорту є системною. Про відсутність достатніх конкурентних переваг, а отже й нерозв'язаність проблем конкурентоспроможності підприємств на ринку круїзного судоплавства вказується у роботі В. В. Жихаревої [213–215]. В. В. Жихаревою зазначається, що без підтримки держави, поліпшення інвестиційного клімату та створення системи правового захисту суб'єктів інвестиційної діяльності розв'язати цю проблему не можливо

[215, с. 167].

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

Я. Я. Назаренко запропоновано концепцію та розроблено методичні основи реформування порядку тарифоутворення щодо перевезень пасажирів транспортом загального користування [343], 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 методику 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 урахує попит, економічно обґрунтовані витрати, державне регулювання та ринкові фактори [261, 260]. 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 (забезпечує 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 [427]. 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. Богомоллова пропонує застосовувати коефіцієнти, що враховують швидкість доставки окремо у квитково-інфраструктурній, квитково-локомотив-ній, плацкартно-інфраструктурній та плацкартно-вагонній складових [36].

У дослідженні Познякової О. В. продовжена деталізація складових собівартості пасажирських перевезень [384]. 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.

Заслужовують на увагу пропозиції О. О. Карась щодо удосконалення процесів тарифоутворення з побудовою гнучких тарифів за днями тижня [246].

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 [50]. 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 [458] приходить 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 межам і відношення інших перевезень до місцевого сполучення із застосуванням загальних тарифів. Не

знаходячи переконливих доводів щодо збереження 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 у дослідженні О. В. Бакалінського [20, 21]. 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 [87] 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 [88] 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 [596]. 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 той або інший мірі присвятили свої роботи Т. Є. Василенко, Ж. І. Жерейж, Т. Є. Василенко, О. М. Криворучко, Г. Ю. Кучерук, О. І. Стогул, О. М. Тимошук та не залишило поза своєї уваги багато інших науковців.

З метою подальшого розвитку теоретичних основ формування якості авіатransпортних послуг Ж. І. Жерейж пропонує оцінювати задоволення авіапасажирів на основі оцінки відношення до кожного параметра обслуговування за допомогою багатofакторної моделі Фішбейна (як суму добутків вагомостей параметрів та їхніх оцінок споживачем) [211]. 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) [48]. 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 [494]. 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 [280]. 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; здійснити перехід 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 [485] 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.

Під час дослідження еволюції наукових поглядів до управління якістю Г. Ю. Кучерук [288] 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 пасажирам. Додаткове обслуговування пасажирів визнається важливою складовою ефективною діяльності підприємств пасажирського транспорту. В сучасних наукових працях система додаткових послуг розглядається або як супутня, але з 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 [85] 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 пасажирського транспорту [232], 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 населення, 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 [471]. 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 ураховує можливість і вигідність взаємодії по кожному виду туру, стверджується, 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 в цілому, виявленню 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 В. В. Благі, Ю. В. Макаренка, О. І. Мирошника, 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 [337]. Доведено, що сприяння розвитку метрополітену забезпечить утворення значних позатранспортних 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 [320]. 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 [33]. 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 [538]. Результати розрахунку складових зовнішніх витрат для автомобільного та залізничного транспорту, демонструють, що левова частина зовнішніх витрат пов'язана з експлуатацією легкових автомобілів, при приблизно однакових обсягах 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 І. М. Аксьоновим, В. В. Величко, О. М. Кривопішиним, О. І. Мирошником, К. М. Разумовою 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 [336]. 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 концерну «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 [50]. В межах зазначеної системи пропонується об'єднати усі 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 [279]. 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.

Аксьоновим І. М. та Разумовою К. М. обґрунтовано можливість розв'язання проблем в системі «пасажирські перевезення» на основі коеволюційної стратегії [2]. З метою підвищення кількісних та якісних показників функціонування пасажирських перевезень і комплексного

використання маркетинга і логістики для вирішення економічних проблем пропонується створити в транспортних вузлах меркетингово-логістичні центри координації роботи перевізників (МЛЦК) [2, с. 13].

Активізація процесів інвестування та інноваційного оновлення технічних засобів. Інноваційно-інвестиційні проблеми сфери пасажироперевезень в 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 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 [33]. 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 Ю. С. Вдовенко, В. І. Вербицької, В. В. Димченка, В. О. Котик, С. А. Матійко, А. М. Новікової, 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 [52]. 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 ураховувати 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 витратному 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 [184]. 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 [49]. 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 [271] 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 скороченні кількості обласних аеропортів, відсутності високошвидкісного залізничного сполучення, а також в наявності численних «вузьких місць» на стиках окремих видів транспорту [325]. 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.

Деградація, як реальний сценарій розвитку пасажирського транспорту загального користування в умовах чинної транспортної політики, направленої на дестимулювання громадського пасажирського транспорту та стрімке зростання екологічного навантаження у містах, та соціальної політики з непрозорою, незалежною від рівня доходів системою підтримки громадян, підкреслюється у дослідженнях А. М. Новікової [353–354]. Для стимулювання розвитку громадського пасажирського транспорту пропонується провести його реформування шляхом переходу на адресні дотації, створення крупних автопарків, обладнання автобусів великої та особливо великої місткості, розвитку електротранспорту, створення перехоплюючих парковок на кінцевих станціях метро, впровадження інтелектуальних транспортних систем [353, с. 7] та адресної грошової допомоги громадянам, яким законодавчо надано право на пільговий проїзд [355, с. 12].

В роботі О. І. Черноус проблеми організації транспортного обслуговування населення досліджені з позицій забезпечення стійкого розвитку автотранспортної системи регіону [548]. 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 ураховувати показники фінансової стійкості й ліквідності комерційних автоперевізників, це надає можливість переходу від принципу вседозволеного 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.

Отже, вивченню проблем та пошуку шляхів забезпечення сталого розвитку підприємств пасажирського транспорту загального користування присвячено наукові роботи багатьох вітчизняних вчених. Результати проведених ними досліджень вказують на вагомість питань обслуговування пасажирів 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 пасажироперевезень.

На пошуку теоретико-прикладного інструментарію, адекватного загальноприйнятим вимогам, що охоплює сучасні науково-технічні досягнення і враховує соціально-економічні особливості обслуговування пасажирів, концентруються дослідження багатьох учених не лише в Україні (узагальнено у [151]), а й за її межами (узагальнено у [134]).

Систематизація поставлених наукових завдань та узагальнення отриманих в дослідженнях результатів дозволяє стверджувати про наявність декількох напрямків розвитку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту (табл. 1.9).

Зарубіжні дослідники [598, 614 та ін.] підкреслюють, що багато проблем функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту виникають унаслідок відсутності адекватних ресурсів для фінансування оперативних субсидій та здійснення своєчасних капіталовкладень в рухомий склад та інфраструктуру.

Таблиця 1.9. Напрями розвитку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту за кордоном

Джерело: розроблено автором

Соціально-економічні проблеми	Принцип вирішення проблеми	Напрямок вирішення проблеми
1	2	3
Рівень національної економіки		
Екологічна безпека	Транспорт загального користування як засіб досягнення екологічної стійкості	Підтримка транспорту загального користування [607]
		Управління попитом на пасажироперевезення (платежі за в'їзд, за інфраструктуру, використання переваг екологічно безпечніших видів транспорту) [602]
Енергозабезпечення	Транспорт загального користування як фактор стабілізації світового енергетичного ринка	Подвоєння ринкової частки транспорту загального користування [614]
Конкурентоспроможність окремих територій	Транспорт загального користування як стратегічний ресурс міського і регіонального розвитку	Забезпечення конкурентоспроможності транспорту загального користування [612]

Рівень підприємств пасажирського транспорту		
Фінансове забезпечення розвитку підприємств пасажирського транспорту	Зниження частки державного фінансування та залучення приватного капіталу	Комплексне застосування механізмів державного регулювання (податки, рейтинги, пільги, кредити) та ринкових механізмів (платність послуг, в т. ч. за в'їзд) [604]
Організація роботи підприємств пасажирського транспорту	Створення інтегрованих систем перевезення пасажирів	Комплексне планування та координація роботи транспорту загального користування (максимізація швидкості, пропускної спроможності, якості послуг, мінімізація питомих операційних витрат, у т. ч. витрат на паливо та електроенергію) [613, 610, 579]
Задоволення попиту на перевезення пасажирів	Забезпечення відповідності транспортних послуг запитам пасажирів	Моделювання поведінкових намірів пасажирів виходячи з сприйняття цінності та якості транспортного обслуговування [622]
		Аналіз попиту, варіантів заміщення і взаємодоповнюваності транспортних послуг [630]
		Контроль якості пасажирських перевезень транспортом загального користування [637]

Продовження табл. 1.9.

1	2	3
Обґрунтування найбільш ефективних напрямків розвитку пасажироперевезень	Мультимодальна оцінка економічної ефективності	Кількісна оцінка непрямих вигод і втрат, моделювання економічної ефективності з урахуванням впливу прямих і непрямих факторів [632, 585]

У ряді країн (маються на увазі країни, що розвиваються) необхідність забезпечення доступної освіти та медичного обслуговування настільки велика, що обмежує можливості підтримки транспорту загального користування.

Не можна не погодитися з твердженням, що подібні явища не характерні для економічно розвинених країн, проте варто підкреслити – широкі можливості державного фінансування не усувають проблем, а лише дозволяють по-іншому проставити акценти. У країнах, що розвиваються, говорити про

необхідність забезпечення функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту при відсутності бюджетних асигнувань або обмеженому субсидуванні економічної діяльності (тобто в міру можливості).

В економічно розвинених країнах шукати методи мінімізації бюджетних витрат за умови вирішення соціально-економічних завдань у сфері пасажироперевезень. Незважаючи на диференціацію способів організації та регулювання економічної діяльності, обидва підходи націлені на один комплексний результат – забезпечення транспортного обслуговування населення

з

досягненням

максимальної ефективності експлуатації та розвитком галузевих підприємств у відповідності з сучасними вимогами. А це означає, що способи, запропоновані вченими і практиками, виходячи з різних економічних умов, універсальні і можуть бути застосовні в будь-якому соціально-економічному середовищі, інша річ, що залежно від ситуації може відрізнятися дієвість (життєздатність і ефективність реалізації) відповідних механізмів.

У зарубіжних дослідженнях значна увага приділяється проблемам забезпечення екологічної безпеки, в рамках вирішення яких, безумовна перевага віддається транспорту загального користування. Н. Лаффел характеризує транспорт як фактор сталого розвитку та, враховуючи його негативний вплив на навколишнє середовище, пропонує контролювати величину здійснюваних викидів. Способом обмеження ступеня забруднення навколишнього середовища визначає підтримку транспорту загального користування, небезпідставно стверджуючи, що «більш широке» його «використання... зменшує попит на приватні перевезення, тим самим скорочує кількість транспортних засобів на дорогах, і таким чином зменшує глобальні викиди автомобілів» [607, с. 402]. У роботі [602] підкреслюється, що останнім часом активно обговорюються недоліки автомобільного транспорту і суспільна думка схиляється до необхідності обмежувати масштаби його функціонування.

У такій ситуації пропонується управляти попитом на перевезення та формувати стратегію розвитку транспорту з урахуванням обмеження автоперевезень, стимулюючи перевезення в більш екологічно безпечних транспортних засобах. А це, виходячи з обґрунтувань дослідників, може бути забезпечено обґрунтованим застосуванням сукупності регуляторних методів (пріоритетною експлуатацією автомобілів певної пасажиромісткості, встановленням плати за в'їзд і використання дорожньої інфраструктури та ін.) [602].

Транспорт загального користування розглядається і як фактор стабілізації світового енергетичного ринку або один із способів вирішення глобальних проблем енергозабезпечення. Пропонується активізувати інвестиції в розвиток ефективних і стійких транспортних систем. У зв'язку з цим за результатами досліджень Міжнародного союзу розвитку громадського транспорту до 2025 р. ринкова частка транспорту загального користування повинна бути подвоєна [614].

Крім вирішення екологічних та енергетичних проблем пасажирський транспорт загального користування позиціонується як стратегічний ресурс міського та регіонального розвитку, здатний забезпечити конкурентоспроможність окремих територій. Відзначається, що за мірою зростання міст, виникає необхідність розробки транспортних систем, що вирішують завдання сталого територіального розвитку, а отже виникає потреба в обґрунтуванні можливих шляхів підвищення привабливості пасажирського транспорту для мешканців певних районів міст та регіонів країни [612].

Не залишаються поза увагою дослідників і проблеми розвитку окремих підприємств пасажирського транспорту, зокрема пропонуються підходи до трансформації механізмів фінансового забезпечення економічної діяльності. При вирішенні завдань вдосконалення фінансових механізмів в якості базового принципу приймається необхідність зниження частки державних витрат і залучення приватного капіталу. У цьому зв'язку М. Доєрті пропонує застосовувати комплекс механізмів державного регулювання (і обґрунтовує

можливість зміни системи оподаткування, встановлення рейтингів, застосування пільг і надання кредитів галузевим суб'єктам господарювання) та ринкових механізмів (насамперед шляхом розширення переліку послуг, що надаються на платній основі, у т. ч. стягнення плати за в'їзд) [604].

Багато вчених концентрують свої наукові інтереси в сфері організації роботи підприємств пасажирського транспорту і обґрунтовують необхідність створення інтегрованих систем перевезення пасажирів. У деяких проектах провідна роль відводиться розвитку залізничної мережі [613]. В інших йдеться про необхідність досягнення балансу у використанні громадського транспорту і приватних автомобілів. Зокрема Д. Грішкевічіус, визнаючи наявність серйозної конкуренції між регулярними маршрутами транспорту загального користування та експлуатацією індивідуальних транспортних засобів, а також посилення транспортних проблем у зв'язку з розширенням автопарку і збільшенням транспортної мобільності населення, схиляється до необхідності підтримки підприємств пасажирського транспорту та модернізації управління рухом у напрямку інтеграції всіх видів пасажироперевезень [579]. Підкреслюючи, що пріоритет руху транспортних засобів загального користування дозволить скоротити час переміщення пасажирів, забезпечить регулярність руху на маршрутах, а значить, підвищить якість транспортного обслуговування населення, П. Стоянов та П. Гагова пропонують конкретні рекомендації [610].

Серед способів забезпечення пріоритетності пасажирського транспорту вказують на можливість: відокремлення смуг для руху транспортних засобів загального користування, створення швидкісних і спеціальних доріг, організації руху транспортних потоків на різних рівнях, створення зон для руху тільки транспорту загального користування [610, с. 38]. Крім цього узагальнюють і формулюють три основних концепції пріоритету трафіку: пасивний, активний і адаптивний пріоритет [610, с. 39].

Зарубіжні дослідники по-різному пропонують вирішувати проблему задоволення попиту на перевезення пасажирів, при цьому сходяться на думці,

що підходи, які розробляються, повинні призводити до підвищення якості транспортних послуг. У роботі [637] звертається увага на контроль якості пасажирських перевезень і дається загальний опис відповідній системі моніторингу. Розглядається не лише якість транспортних послуг, але і експлуатаційні характеристики транспортної інфраструктури (терміналів, пунктів проміжної зупинки транспортних засобів тощо). Акцентується увага на необхідності найбільш повного інформаційного забезпечення (врахування особливостей кожного перевізника (оператора) за певною системою показників) [637, с. 3, 5–6] і оцінки ступеня задоволеності або незадоволеності пасажирів (наприклад, за допомогою квадрант-аналізу) [637, с. 4]. Т. Тсекеріс свої пропозиції концентрує в рамках аналізу попиту та оцінки варіантів заміщення і взаємодоповнюваності транспортних послуг [630]. У роботі [622] досліджуються поведінкові наміри пасажирів виходячи з сприймання цінності та якості транспортного обслуговування.

Не залишається поза увагою вчених і проблема обґрунтування найбільш ефективних напрямків розвитку пасажироперевезень. У зв'язку з величезною соціально-економічною роллю пасажирського транспорту при вирішенні зазначеної проблеми за основу приймається необхідність мультимодальної оцінки економічної ефективності розвитку перевізної діяльності галузевих підприємств. Узагальнюючи результати проведених наукових досліджень та враховуючи широту вимог, що пред'являються до роботи підприємств пасажирського транспорту, Т. Літман критично осмислює «звичайні транспортні економічні оцінки», засновані на показниках швидкості руху і величині експлуатаційних витрат. Підкреслює необхідність урахування супутніх витрат (наводячи приклади для автомобільного транспорту – вартості володіння і паркування транспортних засобів, інших витрат індивідуального характеру), рівня мобільності населення, ступеня впливу на стан здоров'я людини та ін. [632, с. 1]. Викликають інтерес, виділені Т. Літманом недоліки традиційного підходу, зокрема: відсутність кількісної та монетарної оцінки

зовнішніх впливів, акцент на автоперевезення та недостатня увага іншим видам транспорту, перебільшення втрат через затори і вигод від розширення доріг та ін. Основні методичні підходи до оцінки деяких економічних показників систематизовані в роботі [585].

На основі проведеного аналізу вітчизняних (узагальнено у [151]) і зарубіжних (узагальнено у [134]) наукових досліджень можна зробити висновок, що відповідно до загальноприйнятої наукової позиції забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту передбачає пошук факторів, що формують виробничо-господарські можливості для максимального задоволення попиту на перевезення. У такому разі підвищення ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту йде шляхом уточнення в контексті галузевої специфіки загальних теоретичних, методологічних і практичних рекомендацій, що відповідають вимогам сучасного економічного середовища, ураховують необхідність вирішення соціальних завдань та відбивають результати новітніх теоретико-прикладних (наукових) досліджень.

Проте такий шлях призводить лише до часткових удосконалень, безумовно потрібних, але не спроможних розв'язати проблему практики в цілому. Зазначене дозволяє ув'язати проблему практики з потребою зміни економічних основ галузевого господарювання та звести *наукову проблему дослідження до необхідності обґрунтування методологічних принципів та концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.*

1.4. Висновки до розділу 1

1. Понятійно-категоріальний апарат обслуговування пасажирів розглянуто як сукупність ознако-утворюючих та виробничо-формуючих

категорій, що конкретизуються у поняттях виробництва і споживання та у взаємозв'язку можуть бути узагальнені терміном «сфера пасажироперевезень». Ознако-утворююче поняття «пасажирські перевезення» ідентифікує продукт діяльності транспортних підприємств в межах задоволення потреб пасажирів, пояснює процес переміщення як механічне пересування з використанням специфічних технічних засобів та разом з додатковими послугами формує категорію споживання – «послуги пасажирського транспорту». Виробничо-формує поняття «підприємство пасажирського транспорту» має змістовне продовження у категорії виробництва – «пасажирський транспорт», під якою розуміється комплекс специфічних транспортних об'єктів, або сукупність виробників (перевізників та інших галузевих підприємств), що забезпечують процес пересування транспортних засобів і пасажирів.

2. Формування логіки взаємозв'язку термінів дозволило узагальнити зміст сфери діяльності підприємств у понятті «сфера пасажироперевезень», під яким розуміти сукупність економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів за індивідуальними вимогами або із суспільно необхідною метою (у широкому розумінні), яка конкретизується у визначеному колі соціально-економічних суб'єктів і видів діяльності, об'єднаних спільністю задоволення транспортних потреб населення (у вузькому розумінні). Зазначена категорія ув'язує базові поняття в систему взаємопов'язаних економічних термінів та розкриває характер відносин у системі «пасажир – перевізник».

3. Для розуміння специфіки економічних відносин в роботі наголошується, що сфера пасажироперевезень існує в межах економічної системи для забезпечення вимог соціальної системи. В соціальній системі виникає потреба у підтримці взаємовідносин, прискоренні досягнення домовленостей, загальному комунікаційному забезпеченні, яка на фізичному рівні втілюється у переміщенні. Для здійснення пасажироперевезень і відповідного забезпечення транспортних потреб діють різноманітні суб'єкти

господарювання, які використовують специфічні техніко-технологічні ресурси, застосовують працю професійно підготовлених робітників, мають відмінний від інших галузей механізм ціно- (тарифо-) утворення, обліку, стимулювання та мотивації споживання, територіально розосереджений характер роботи та у своєму загальному сприйнятті є часткою економічної системи. Зазначене засвідчує той факт, що одночасне соціальне і економічне значення сфери пасажироперевезень обумовлює особливий і не завжди однозначний характер внутрішніх та зовнішніх зв'язків – залежно від соціально-економічних умов виникають та набувають дієвості процеси соціалізації або комерціалізації відносин.

4. В ході проведеного аналізу підтверджено гіпотезу щодо характеру відтворювальних процесів, рівня ефективності та ступеня соціалізації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту. Було здійснено припущення, що порушення процесів відтворення та ефективного розвитку економічної діяльності носять системний характер і зумовлені значним рівнем соціалізації сфери пасажироперевезень. Як свідчать результати дослідження, розвиток діяльності у сфері пасажироперевезень супроводжується прискореним зростанням проміжного споживання, деструктивним характером формування валової доданої вартості, станом економічної розбалансованості. Спостерігається порушення відтворювальних процесів з посиленням негативних тенденцій у часі. Виникає необхідність та створюються можливості для трансформації характеру переміщень, а саме до: зростання середніх відстаней перевезення пасажирів, автомобілізації та індивідуалізації транспорту. Діяльність стає більш трудо- і фондомісткою з досягненням середнього рівня матеріаловіддачі. І все це відбувається для забезпечення значної рухомості населення, тобто реалізації соціальних завдань, попри збитковість перевезень та порушення процесів відтворення.

5. Дослідження закономірностей розвитку сфери пасажироперевезень та характеру відтворювальних процесів на підприємствах пасажирського

транспорті поглиблено за допомогою запропонованого автором методичного підходу, що ґрунтується на використанні офіційної статистичної інформації, аналітичних припущень та даних фінансової звітності підприємств пасажирського транспорту загального користування та на розрахунку двох груп показників оцінки результатів функціонування економічних систем (показників економічного зростання та показників ефективності виробництва). Проведений статистико-аналітичний огляд закономірностей зміни економічних показників підтверджує гіпотезу щодо характеру процесів відтворення та умов забезпечення економічної ефективності, які стали основою для теоретичного пошуку засобів подолання негативних тенденцій та обґрунтування методичних підходів до узгодження соціальних та економічних завдань розвитку підприємств пасажирського транспорту.

6. Узагальнення теоретичних підходів до забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту дозволило з'ясувати, що наукові дослідження спрямовано на розв'язання локальних проблем, а саме на удосконалення систем управління та тарифоутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств пасажирського транспорту та якості обслуговування пасажирів, розвиток форм та процесів організації розрахунків за пасажирські перевезення, мінімізацію негативного впливу перевізної діяльності на навколишнє середовище, активізацію процесів інвестування та інноваційного оновлення технічних засобів, підвищення ефективності державного регулювання. Широке коло напрямів наукових досліджень закладає теоретичні передумови розвитку підприємств пасажирського транспорту, проте для практичної реалізації наданих пропозицій повинні бути вироблені нові концептуальні засади та методологічні принципи господарювання, що створюють умови ефективної діяльності та сприяють вирішенню соціальних завдань.

Отже отримані узагальнення свідчать, що існуючі соціально-економічні умови обслуговування пасажирів не забезпечують ефективної діяльності

підприємств пасажирського транспорту, а отже порушують процеси відтворення та гальмують розвиток сфери пасажироперевезень (проблема практики). Як наслідок виникає необхідність в обґрунтуванні концептуальних засад та методологічних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки (наукова проблема).

РОЗДІЛ 2. МЕТОДОЛОГІЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО ОРІЄНТОВАНОЇ ЕКОНОМІКИ

2.1. Економічна рівновага як необхідна умова ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Результати дослідження галузевих закономірностей свідчать про особливий характер існування сфери пасажироперевезень [103, 126, 157], який виявляється у деструктивному прояві процесів функціонування підприємств пасажирського транспорту та відсутності зрівноважених основ розвитку економічної діяльності.

Функціонування і розвиток, як процеси циклічного відтворення постійної сукупності функцій та незворотної, спрямованої, закономірної зміни об'єктів, у межах переміщення та супутнього обслуговування пасажирів забезпечують реалізацію головного завдання соціальної системи – задоволення транспортних потреб (виявляється у значній рухомості населення та відрізняється зрушеннями до індивідуалізації перевезень), але суттєво порушуються в економічному сенсі (мають деформований і відповідно гальмуючий характер утворення фінансових результатів). Як наслідок, у сфері пасажироперевезень системно не досягається стан економічної рівноваги та не забезпечується адекватний сучасним умовам рівень економічного зростання.

Зрозуміло, що процеси функціонування і розвитку є природним виявленням динаміки будь-якої системи, і економічна не виняток (рис. 2.1).

Функціонування передбачає підтримку постійного взаємозв'язку окремих суспільних відносин у процесі реалізації соціальних і економічних функцій. Розвиток спрямовано на закономірні та незворотні зміни матеріальних і нематеріальних об'єктів з переходом до більш досконалих форм функціонування. Стани функціонування і розвитку пов'язані та взаємозалежні

(функціонування

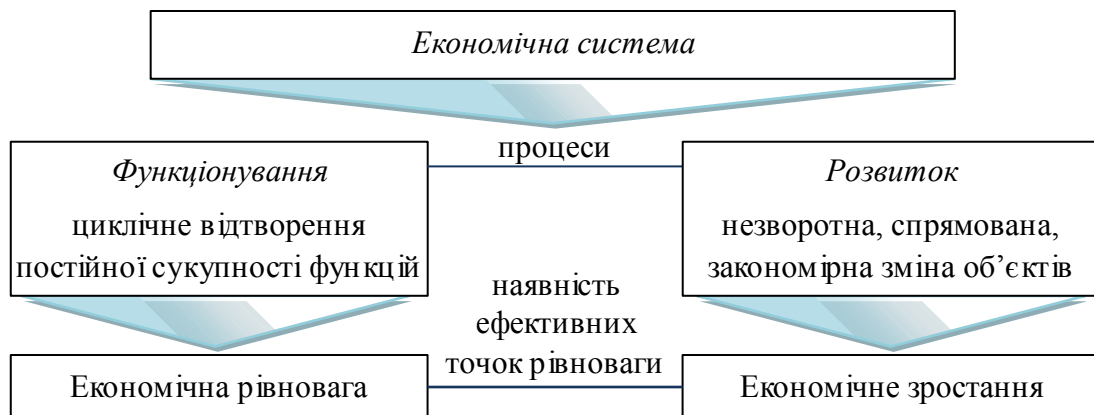


Рис. 3.1. Взаємозв'язок основних суспільно-економічних явищ

Джерело: розроблено автором

визначає можливості для розвитку, а розвиток формує параметри подальшого функціонування) проте мають принципову відмінність – різницю у зворотності і незворотності рушійних процесів. Під час функціонування змінюється стан системи, коригуються значення параметрів і величина змінних та досягається або порушується рівновага різноспрямованих сил. Досягнення економічної рівноваги забезпечує мінімальні основи, а наявність ефективних точок її формування утворює розширені можливості економічного зростання і розвитку. Саме процеси забезпечення зрівноваженого економічного функціонування порушуються у сфері пасажироперевезень.

А. Сміт і Д. Рікардо, дотримуючись концепції економічного лібералізму, вважали, що ринкова економіка є внутрішньо збалансованою економічною системою, спроможною до саморозвитку завдяки вбудованим стабілізаторам, які спрацьовують у випадку порушення стану рівноваги. Квінтесенцію ліберальної позиції було зосереджено в ідеях Ж. Сея, відповідно до яких виробництво породжує споживання, а сукупний попит тотожний сукупній пропозиції (Закон Сея). Згідно з поглядами Д. Кейнса, внутрішні стабілізатори

економічної системи досить дієві, але за певних умов неспроможні протидіяти руйнівним силам та нівелювати диспропорції, обумовлюючи необхідність державного регулювання економічних процесів. Порухення зрівноваженого стану К. Маркс вважав природним наслідком дії законів розвитку, комплексно дослідивши рівновагу суспільного відтворення, стверджував, що різні складові суспільного продукту (натурально-речова форма, вартість і галузева структура) та функціональне призначення характеризуються кількісно-якісною пропорційністю [475].

А. Маршал запропонував концепцію рівноважної ціни, що забезпечує ізольовану збалансованість попиту і пропозиції та рівновагу на окремому ринку, розкрив поняття *ринкової рівноваги* та висунув припущення, що продавці реагують на різницю ціни попиту та ціни пропозиції [324].

Л. Вальрас теоретичні основи збалансування економічних процесів вперше розглянув системно у взаємопов'язаності цін на всіх ринках, причиною збалансування визнав виникнення надлишкового попиту і пропозиції, *загальноекономічну рівновагу* виразив через сукупність часткових рівноваг та створив відповідну абстрактну математичну модель, засновану на граничній корисності, вимірної умовними абсолютними величинами (*кардиналістичний підхід*). Суть розробленої теорії узагальнено у ствердженні, що якщо всі ринки, крім одного, перебувають у зрівноваженому стані, то і останній ринок зрівноважений оскільки не може існувати надлишок попиту або пропозиції на товари (закон Вальраса). Незважаючи на логічну завершеність результатів досліджень та важливість сформульованих теоретичних положень, узагальненість та статичний характер запропонованої моделі не враховує багато вагомих факторів та спрощує опис реального стану економіки [47].

По іншому розкривається сутність економічної рівноваги в працях Дж. Б. Кларка. Враховуючи, що крім універсальної економіки виділяються області соціально-економічної статичності та соціально-економічної динаміки, розрізняється *статична* і *динамічна рівновага*. Статична рівновага досягається

при рівності цін і граничних витрат виробництва без утворення прибутку та додаткового продукту, динамічна – є наслідком удосконалень, збільшення граничної продуктивності економічних факторів і з урахуванням повільнішого підвищення заробітної плати характеризується утворенням тимчасового прибутку, зникаючого в умовах статичності [254, 255].

На відміну від попередників, проблема досягнення динамічної рівноваги розглядається В. Парето *залежно від типу економіки* – в умовах вільної конкуренції (споживачі та виробники приймають ринкові ціни, виходячи з власної мети), монополії (відбувається максимізація цін за вимогами суб'єктів господарювання) та централізованого управління (встановлюються соціалістичні ціни для забезпечення добробуту всіх членів суспільства). При цьому згідно з наведеними доказами досягнення загальної економічної рівноваги ґрунтується на дотриманні вартісних пропорцій, а вимір граничної корисності засновано на порівнянні та встановленні порядкових величин (*ординалістичний підхід*). Для характеристики рівноваги було введено поняття «Парето-ефективний стан економіки» (коли неможливо полішити положення одного учасника обміну без погіршення положення іншого) та «оптимум Парето» [*< англ. Pareto optimum*] (відносний критерій ефективності функціонування економічної системи, що конкретизує стан оптимальності на підставі принципу ефективності) [452] – в сучасних джерелах критерій Парето-оптимальності [627, с. 5] або оптимальності за Парето [306, с. 245–246] [*< англ. Pareto optimality*], що позначає рішення, які жадному не завдають збитків та деяким приносять користь.

Виходячи з міркувань динаміки, Й. Шумпетер розробив теорію економічного розвитку, встановив сукупність факторів, що підривають рівновагу зсередини, зазначив, що до внутрішніх дестабілізуючих умов належать нові виробничі комбінації з впровадження інноваційних продуктів, технологій і організації та відкриття нових ринків збуту і джерел сировини, наголосив на циклічності розвитку економіки, виділив та встановив зв'язок між

трьома типами циклів (тривалими, класичними, короткими), наголошував на ірраціональному характері мотивів підприємницької діяльності [562]. Вивчення проблем циклічності економічних процесів було продовжено у працях М. І. Туган-Барановського [505], М. Д. Кондратьєва [262], С. Кузнеця, К. Жюгляра, Дж. Китчин та ін.

Наступний пошук умов досягнення стійкої рівноваги і забезпечення збалансованого розвитку привів до розробки теорій *економічної динаміки* та *економічного зростання*, родоначальниками яких стали Р. Харрод [529] і Е. Домар, до обґрунтування концепції стійкого довготривалого, нульового і рівноважного збалансованого зростання, до подальшої формалізації окремих підходів. Сучасними науковцями, у т. ч. вітчизняними, приділяється значна увага узагальненню та систематизації математичних моделей економічної рівноваги та розвитку, запропонованих у дослідженнях провідних загальновідомих учених (Р. Солоу, П. Ромера, Р. Лукаса, Н. Калдора та багатьох інших), заснованих головним чином на розширенні переліку факторів впливу. Зокрема О. І. Пономаренко, М. О. Перестюк, В. М. Бурим виокремили: модель «витрати – випуск» Леонтьєва, динамічні багатогалузеві моделі, оптимальні траєкторії динамічних моделей, моделювання процесів економічного зростання. О. О. Замков відособив макроекономічні та мікроекономічні, теоретичні та прикладні, оптимізаційні та рівноважні статичні та динамічні, детерміновані та стохастичні математичні моделі. Т. Г. Савченко і О. С. Качаєв запропонували класифікацію за: сутністю, методологічною основою, відношенням до дійсності, охопленням ринків, урахуванням змінності економічних процесів, способом формалізації за допомогою математичного апарату [453].

На важливість даної проблематики для сучасного світового наукового співтовариства вказує неодноразове присудження Нобелівської премії з економіки за дослідження питань економічної рівноваги (Д. Хікс, К. Ерроу, Ж. Дебре, Д. Харсаньї, Д. Неш, З. Зелтен) [366].

Серед учених, що вивчали, застосовували і тим самим вдосконалювали загальні підходи до формування зрівноважених станів економіки, належать О. І. Ананьїн [9], А. Р. Бахтизин [25], Т. Е. Городецька [78], С. Ю. Дефорж [177], М. М. Діденко [187], Л. Р. Ковтун [256], С. О. Кораблін [265], В. В. Леонтьєв [293], М. О. Лихачов [300], В. І. Лукашов [308], Н. Л. Любченко [316], І. В. Мовчан [339], П. А. Отмахов [364], В. М. Полтерович, [389, 388, 387, 611], Т. Г. Савченко [452, 453], Б. Г. Серебряков [460].

Наукові праці М. О. Лихачова присвячено комплексному вивченню теоретичних і методологічних аспектів формування і використання концепції макроекономічної рівноваги для аналізу та інтерпретації фактичної динаміки показників у ринковій економіці та визначення цілей і характеру державного регулювання [300]. Дослідження М. М. Діденко спрямовані на обґрунтування теоретичних основ формування рівноваги АПК [187]. У роботах Т. Е. Городецької вивчаються фіскальні умови досягнення макроекономічної рівноваги [78]. Л. Р. Ковтуном розглянуто зміну складових збалансованого стану в процесі трансформації економічної системи [256]. С. Ю. Дефоржем макроекономічну рівновагу досліджено в динамічному взаємозв'язку структури економіки та її інститутів [177]. Н. Л. Любченко обґрунтував складові гнучкого механізму забезпечення економічної рівноваги підприємства [316].

Класичні погляди на формування теорії економічної рівноваги, сформульовані внаслідок критичного осмислення окремих концепцій [453; 207, Т. 2, с. 432], схематично проілюстровані на рис. 2.2.

Враховуючи, що теорія граничної корисності базується на рівновазі індивідуальних доходів і споживання в межах асортименту і обсягів запропонованих на ринку (попиту), теорія граничної продуктивності встановлює відповідність між розміром випуску продукції (пропозицією) та витратами факторів виробництва, споживання і виробництво урівноважується згідно з теорією попиту та пропозиції, а загальноекономічна рівновага досягається внаслідок узгодження часткових рівноваг прибутків підприємств з

індивідуальними рівновагами корисності для споживачів, можна відбудувати ланцюг головних економічних процесів і явищ, що вимагають збалансування (рис. 2.3).

Поняттю *економічної рівноваги* надаються різні тлумачення. Л. І. Лопатніковим економічна рівновага визначається як «ситуація, що характеризується взаємодією різноспрямованих сил, вплив яких взаємно погашається таким чином, що спостережувані властивості системи залишаються незмінними: 1) виходячи з властивостей системи – стан, що характеризується рівністю попиту і

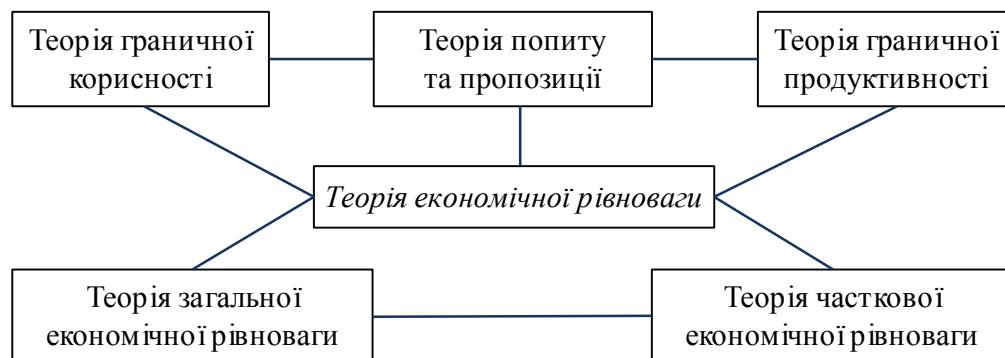


Рис. 2.2. Концептуальні основи формування теорії економічної рівноваги

Джерело: розроблено автором

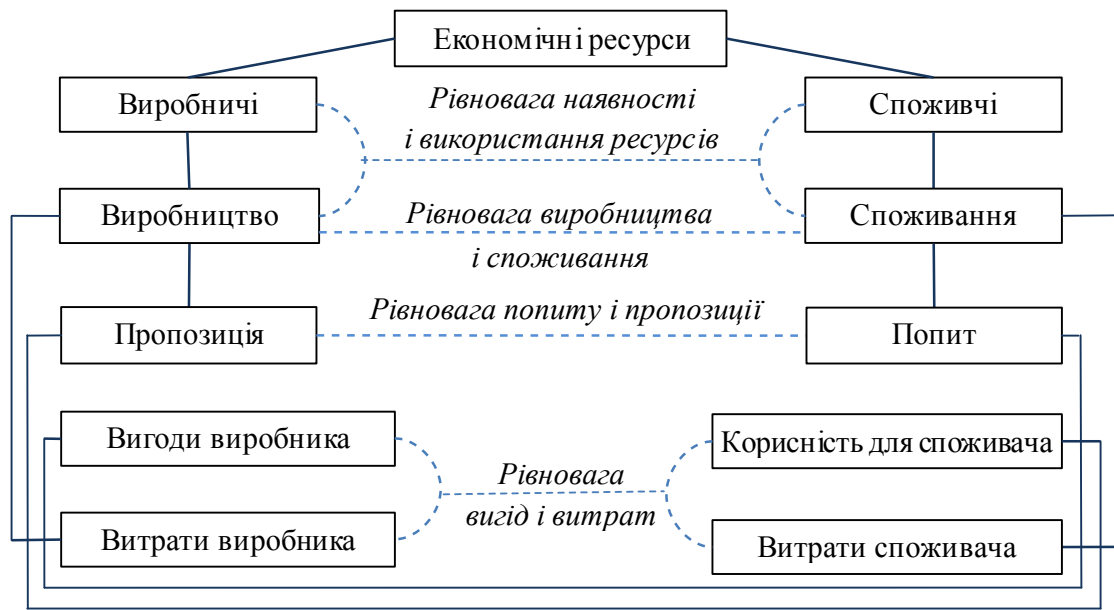


**Рис. 2.3. Зрівноважений взаємозв'язок
головних економічних процесів і явищ**

Джерело: розроблено автором

пропозиції усіх ресурсів. В цьому сенсі є синонімом збалансованості (балансова модель, балансовий метод, система рівнянь Вальраса, міжгалузевий баланс); 2) виходячи з розгляду факторів впливу – стан, коли жоден з багатьох взаємопов'язаних учасників системи не зацікавлений у зміні цього стану, оскільки при цьому він не може нічого виграти, але може програти (оптимальність за Парето, теорія ігор)» [306, с. 296–297].

За визначенням С. В. Мочерного економічна рівновага являє собою: «1) стан економічної системи, за якого попит і пропозиція на всі види ресурсів зрівноважені; 2) стан економічної системи, за якого найважливіші економічні пропорції (між нагромадженням і споживанням, попитом і пропозицією та ін.) забезпечують раціональне поєднання товарної і грошової маси, стабільність цін і сталий розвиток економіки; 3) відсутність у суб'єкта господарювання спонукальних мотивів до зміни поведінки» [340, Т. 3, с. 265].

Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовський, Є. Б. Стародубцева пояснюють економічну рівновагу через «стан економічної системи, ринку», який «характеризується наявністю збалансованості, зрівноважуванням двох різноспрямованих факторів (рівноваги попиту та пропозиції, виробництва і споживання, доходу і витрат)» [425, с. 341].

М. М. Діденко пояснює економічну рівновагу через «1) стан будь-якої системи, в який вона повертається у відповідності з власними внутрішніми закономірностями, які постійно відтворюють її найбільш суттєві властивості (у широкому розумінні)» або через «2) стан кількісних і якісних пропорцій взаємодії виробників і споживачів, в якому» розподіляються «обмежені ресурси, що є в... розпорядженні, для того щоб виробити кінцевий продукт (у вузькому розумінні)» [187, с. 8].

Виходячи з наведених тлумачень категорія економічної рівноваги визначається шляхом застосування термінів «ситуація» (Л. І. Лопатніков) або «стан» (Л. І. Лопатніков, С. В. Мочерний, Б. А. Райзберг, М. М. Діденко та ін.), які за змістом є тотожними поняттями. По суті поняття «ситуація» [франц. *situation* < лат. *situs*] є прямим перекладом поняття «стан» і описує «сукупність умов і обставин, що створюють певне середовище» [473, с. 840]. Погоджуючись з думкою, що «критерієм вибору для вживання слів іншомовного походження має бути семантична і стилістична необхідність їх застосування» і по можливості слід уникати «перенасичення запозиченнями у термінології» [235, с. 273], в основі узагальнюючого визначення категорії економічної рівноваги слід застосувати поняття «стан».

З необхідності надання найбільш ємного визначення, яке вбирає в себе локальні виявлення досліджуваної категорії, слідує, що сутність економічної рівноваги виявляється у взаємному погашенні впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням спостережуваних властивостей економічної системи (слідує з тлумачення Л. І. Лопатнікова, Б. А. Райзберга та М. М. Діденко) та дотриманням найважливіших економічних пропорцій, що

забезпечують раціональне поєднання ресурсів і сталий розвиток економіки (слідuje з тлумачення С. В. Мочерного).

Таким чином в узагальненому поданні під *економічною рівновагою* [*< англ. equilibrium*] розуміється *стан взаємного погашення впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням спостережуваних властивостей економічної системи та дотриманням найважливіших економічних пропорцій, що забезпечують раціональне поєднання ресурсів і сталий розвиток економіки.*

Раніше вже зазначалося, що подібне становище може стосуватися протидії попиту і пропозиції, взаємоузгодження нагромадження і споживання, встановлення відповідності величин вигід і витрат, отже виявлятися в різноманітних економічних процесах або явищах і формувати пропорції індивідуального та загального суспільного функціонування. При цьому виділяють багато типів зрівноваженого становища економічної системи, які можна класифікувати за декількома ознаками (рис. 2.4). Залежно від зміни властивостей виділити статичну та динамічну рівновагу. За реагуванням на зовнішній вплив – стійку та нестійку. За місцем локалізації – локальну та глобальну. За областю охоплення – часткову та загальну. За сферою дії – ринкову та мультиринкову. За економічним призначенням – грошову та конкурентну.

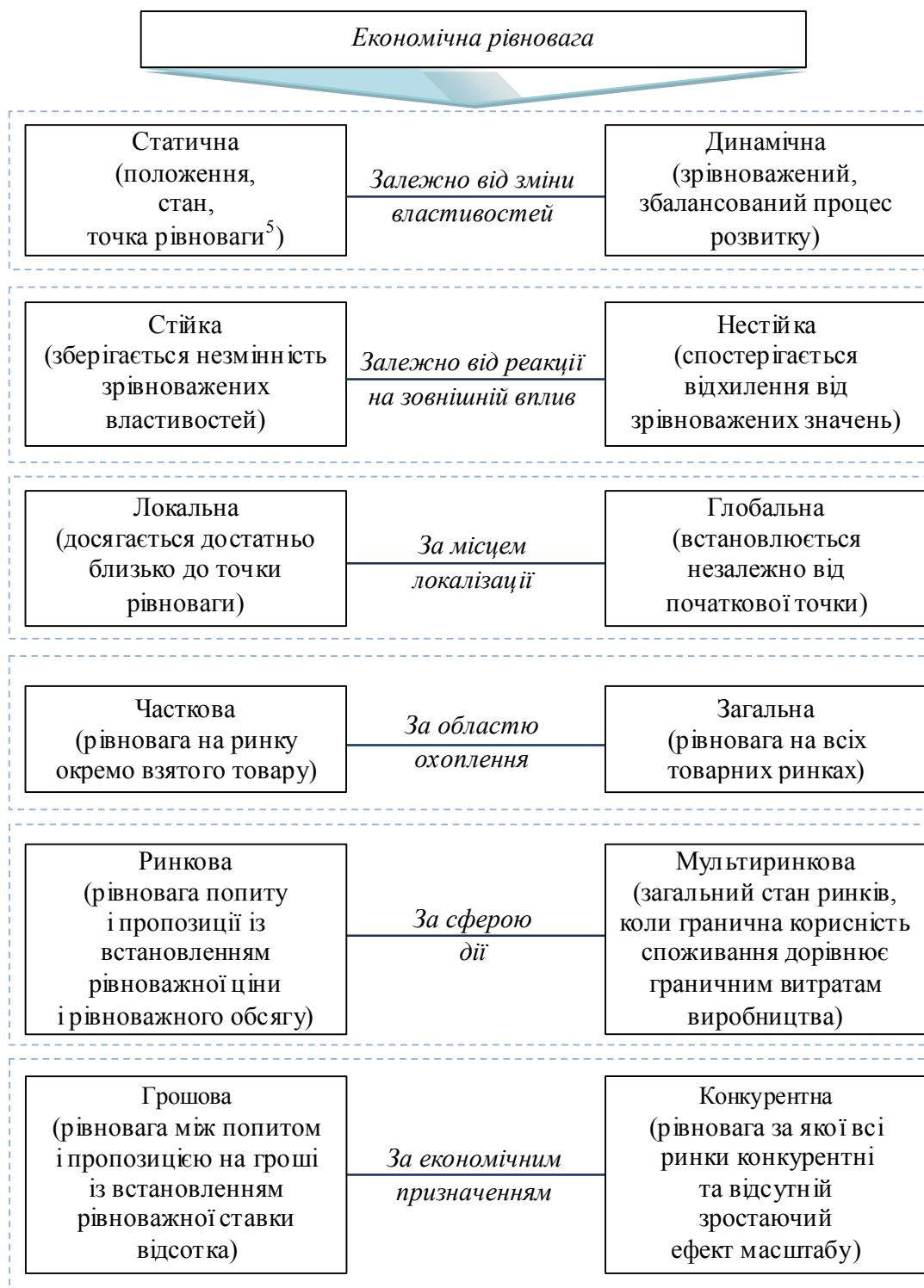


Рис. 2.4. Типологія економічної рівноваги⁵

Джерело: розроблено автором

⁵ Точка рівноваги економічної системи – набір рівноважних цін [306].

Представлена типологія є неповною та лише частково демонструє характер проявів рівноваги в економічній системі, проте підкреслює важливість та позначає принциповість досягнення врівноважених станів як в процесі функціонування, так і в процесі розвитку економічної діяльності, до того ж навіть в обмеженому поданні свідчить про неоднозначність процесів врівноваження та складність досліджуваного явища. В цілому ж слід зазначити, що теоретичний аналіз змісту даної категорії дозволяє відмітити декілька аспектів економічного врівноваження сфери пасажироперевезень та сформулювати методологічні положення (ключові позиції) дослідження.

По-перше, специфіка сфери пасажироперевезень, а саме той факт, що економічні відносини, які виникають в процесі обслуговування пасажирів, не лише дуальні («споживач – виробник») та суто економічні, а й соціальні («споживач – виробник – держава» та «державна – споживач – виробник»), спонукає до розгляду рівноваги поза межами задачі індивідуального вибору з позицій вибору колективного.

По-друге, не випадковість дисбалансу показників економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, обумовлює можливість уточнення змісту проблеми забезпечення ефективності через поняття економічної рівноваги. В такому разі одне з головних методологічних положень дослідження полягає у забезпеченні таких умов обслуговування пасажирів, за якими господарство підприємств пасажирського транспорту переходить від одного врівноваженого стану до іншого без порушення процесів відтворення.

По-третє, диференціація умов формування економічних відносин та відокремлення різних цільових задач обґрунтовує необхідність дослідження проблеми ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту, а отже умов досягнення економічної рівноваги у сфері пасажироперевезень з позицій Парето-оптимальності.

Повертаючись до ланцюгів головних економічних процесів і явищ та виходячи із змісту збалансування [152] стає зрозумілим, що для з'ясування

природи збитковості економічної діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень слід детальніше зупинитися на особливостях виявлення попиту і пропозиції та формування вигід і витрат під час транспортного обслуговування населення.

При цьому для чіткішого осмислення специфіки вказаних процесів необхідно надати пояснення стосовно виключних властивостей кінцевих продуктів діяльності, що визначають рівень і своєрідність формування основних товарних характеристик галузевих послуг (їхньої виробничої та споживчої вартості). Варто зазначити, що для окремого споживача саме ці властивості стають об'єктами купівлі-продажу і основою збалансування індивідуальних економічних параметрів, саме вони з урахуванням обсягів локального споживання формують загальні масштаби функціонування сфери пасажироперевезень і є базою зрівноваження суспільних вигод і витрат під час переміщення пасажирів.

По суті, в процесі обговорення виробничо-споживчих властивостей послуг сфери перевезення пасажирів надається відповідь на комплексне багатоаспектне запитання: «За що користувач готовий платити, що транспортні підприємства готові продавати і відносно чого можуть формуватися грошові відносини?». Як і запитання, відповідь також не відрізняється однозначністю, а кожна з оголошених вартостей (і споживча, і виробнича) формується із складових, встановлених за певну властивість окремо.

На локальному рівні продукція підприємств пасажирського транспорту (звертаючись до позначень виробничо-споживчої ланки ланцюга кругообігу економічних ресурсів – $\hat{A}(\tilde{N})$), а отже, і її вартість ($\tilde{A}'$), складається з перевезення пасажирів, здійсненого на встановлену відстань (l) за конкретний період часу (t) з визначеним комфортом (k) і певним сервісним обслуговуванням (s) (рис. 2.5).

На рівні загального попиту і пропозиції враховуються масштаби здійснення різноманітних видів перевезень із відповідними обсягами надання супутніх транспортних послуг (P).

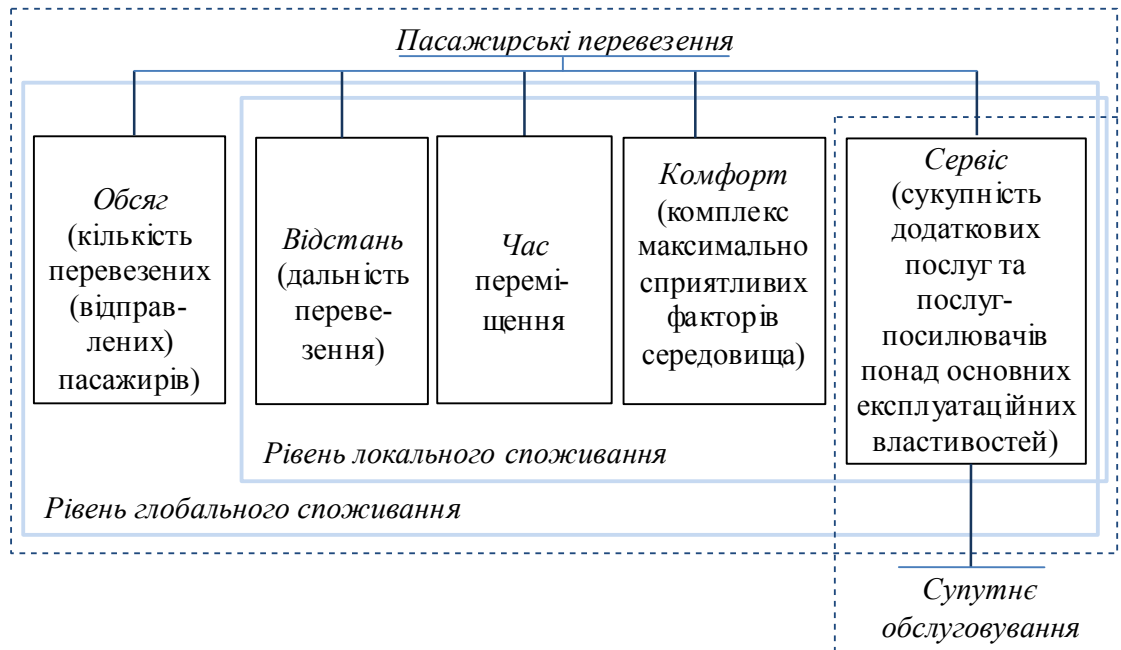


Рис. 2.5. Загальні виробничо-споживчі характеристики послуг підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Тобто, формується залежність:

$$\hat{A}(\tilde{N}) \rightarrow \tilde{A}' = f(p, l, t, k, s).$$

Відомо, що пропозиція [$\leq$ англ. *supply*] є визначеною сукупністю товарів і послуг, щодо яких формуються певні відносини власності. Виробництво [$\leq$ англ. *production*] уособлює процеси створення матеріальних і нематеріальних благ, що пропонуються для споживання. Ресурси [$\leq$ англ. *resources*] (або іншою мовою фактори виробництва [$\leq$ англ. *production factors*]) втілюють умови виготовлення економічних продуктів.

Указані формулювання дозволяють чіткіше уявити тісну взаємозалежність і логічну обумовленість наведених категорій, а причинно-наслідкові зв'язки та розуміння, що кожне наступне явище впливає з попереднього, утворюючи послідовність ланок «пропозиція → виробництво → виробничі ресурси» або навпаки «виробничі ресурси → виробництво → пропозиція» (залежно від поставленої проблематики), дозволяє системно розглянути вказані процеси в межах сфери пасажироперевезень, з'ясувати особливості виявлення галузевої пропозиції виходячи з виробничої специфіки та виділити групи обмежувальних факторів.

Виходячи з техногенного характеру виробничих процесів сфери пасажироперевезень і неможливості транспортного обслуговування населення без застосування фізичних компонентів або надання додаткових послуг, відокремлених від перевезень, фактори формування пропозиції складаються із сукупності організаційних і економічних обмежувачів (явищ, що обумовлюють встановлення границь у пропозиції послуг пасажиром).

Перш ніж розкривати сутність і давати пояснення з приводу утворення кожної з груп, слід підкреслити, що виробництво транспортних послуг відбувається внаслідок використання різних матеріальних об'єктів. Окремі з них займають фіксоване положення у просторі (як інфраструктура, що охоплює транспортну мережу, формує шляхові зв'язки та утворює вузли перетину), інші змінюють місце розташування, тобто здійснюють безпосереднє територіальне переміщення в інфраструктурних межах (як транспортні засоби). Організація виробництва полягає у найдоцільнішому поєднанні в часі та просторі й використанні складових процесу виробництва (засобів праці, предметів праці, самої праці) «з метою отримання певного кінцевого результату» [204, Т. 2, с. 647], тому застосування способів організації виробництва значною мірою визначається специфікою цих складових. Враховуючи вище наведене до *організаційних умов формування пропозиції послуг сфери пасажироперевезень*

треба відносити сукупність обмежень, пов'язаних із специфічністю пристроїв, механізмів та методів використання технічних об'єктів, а саме:

- пропускну спроможність транспортних комунікацій,
- перевізну здатність транспортних засобів,
- призначення та характер розміщення шляхів сполучення,
- технічні параметри фізичних компонентів.

Пропускна спроможність транспортної мережі є одним з основних обмежувальних факторів пропозиції. В умовах статичної сфери пасажироперевезень рівень пропускну спроможності фіксує граничну величину потоку транспортних засобів і, виходячи з технічних характеристик перевізних механізмів, визначає максимальну кількість пасажирів, переміщених за певну одиницю часу – потенційну потужність пасажиропотоку.

Наступним, логічно пов'язаним з попереднім, обмежувачем є *перевізна здатність транспортних засобів*, яка характеризує граничне технологічно досяжне значення пасажиропотоку. Перевізна здатність сфери пасажироперевезень, у свою чергу, залежить від можливостей певного транспортного засобу перевозити визначену кількість пасажирів (пасажиромісткості) та максимальної кількості перевізних механізмів, що проходять транспортною мережею за одиницю часу (інтенсивності руху).

Потенціал пропозиції суттєво залежить від технологічного *призначення шляхів сполучення*. Виходячи з області застосування, можна відокремити універсальну і спеціальну транспортну мережу. До універсальних слід віднести комунікації, які можуть бути використані для всіх видів перевезень (організації змішаного вантажопасажирського руху). Область дії спеціальних шляхів локалізується в межах здійснення або вантажного, або пасажирського переміщення. Ступінь універсальності транспортної мережі обумовлює необхідність узгодженого пропуску вантажо- і пасажиропотоків і тим самим встановлює додаткові обмеження до обсягів перевезення пасажирів понад значення пропускну спроможності та перевізної здатності.

Вагомим організаційним фактором є *характер розміщення транспортних комунікацій* (мережі та інших інфраструктурних будівель і споруд). Від територіального розташування статичних фізичних об'єктів залежать можливості спрямування пасажиропотоків, характер та умови організації посадки-висадження пасажирів, взаємообмін пасажиромі між транспортними засобами або видами транспорту.

Враховуючи, що інфраструктура і транспортні засоби мають широкий, але не завжди узгоджений діапазон *технічних характеристик*, які у сукупному врахуванні визначають умови пришвидшення перевезень і можливість скорочення часу перебування у шляху сполучення, в обмеженні виробничо-споживчих властивостей переміщення суттєвого значення набувають параметричні характеристики фізичних компонентів сфери пасажироперевезень.

Окрім організаційних на обсяги виробництва і величину пропозиції впливає низка економічних умов господарювання. У класичному поданні серед головних економічних обмежувачів величини та характеру пропозиції найчастіше визнаються: рівень цін, витрати виробництва (або рівень цін на ресурси), наявність або відсутність конкурентів, ціни на споріднені товари, рівень технології, податки і державне регулювання (бюджетно-податкова політика) [207, Т. 2, с. 199]. Якщо врахувати, що деякі з наведених факторів взаємопов'язані та доповнюють один одного (податки є часткою виробничих витрат або ціни реалізації продукції, загальне державне регулювання є інструментом обмеження головним чином вартісних характеристик товару та послуг), а межі пропозиції розглянути через призму збалансування економічних процесів, то до *економічних умов формування пропозиції послуг сфери пасажироперевезень* слід відносити:

- витрати ресурсів,
- вартість факторів виробництва,

- ціни на послуги альтернативного споживання,
- ефективність транспортних послуг,
- характер галузевого державного регулювання.

Перше з наведених обмежень, а саме *витрати ресурсів* або факторів виробництва, що належать підприємствам пасажирського транспорту і можуть бути використані для здійснення пасажирських перевезень та додаткового обслуговування населення, в цілому підпорядковане загальноекономічному механізму формування витрат, але багато в чому залежить від організаційних умов господарювання і особливих пропорцій утворення:

- *капіталу*, зокрема обігових засобів (відсутності статей «готова продукція» і «незавершене виробництво») і основних фондів (зважаючи на високий рівень фондомісткості господарської діяльності);

- *матеріальних* витрат (з випадінням компоненту «сировина» та (у зв'язку з техніко-технологічною вагомістю) відокремлення складових «паливо» та «електроенергія»);

- витрат на оплату *праці* (по-перше, у зв'язку із значною трудомісткістю, по-друге, внаслідок застосування достатньо кваліфікованої праці та встановлення відповідного рівня заробітної плати);

- *земельних* ресурсів (у вигляді смуг відводу – земельних ділянок для територіального розміщення інфраструктурних об'єктів, перш за все шляхів сполучення наземних видів транспорту, відповідних конструктивних елементів, дорожніх споруд, пристроїв, будівель і лісових насаджень).

Друге обмеження полягає у встановленні *вартості факторів виробництва* на такому рівні, який з урахуванням розміру витрат ресурсів позначає грошові границі господарювання, регулює рівень собівартості транспортних послуг, є основою тарифо- (якщо мова йде про пасажирські перевезення) або ціно- (коли мається на увазі супутнє обслуговування населення) утворення. Специфічність дії даного обмеження впливає знову-таки з раніше досліджених закономірностей функціонування сфери

пасажиropеревезень і полягає у залежності галузевих поточних витрат від цінової ситуації на ринках паливно-енергетичних і трудових ресурсів.

Не можна не погодитись і з тим, що у формуванні вартісних пропорцій пропозиції вагоме значення набувають *ціни на послуги альтернативного споживання*, але дія даного фактора (на відміну від попередніх двох, що разом характеризують величину негативного фінансового потоку або відтоку грошових коштів) має зворотнє спрямування. Від вартості транспортних послуг конкуруючих видів транспорту, витрат на суспільні або індивідуальні перевезення, навіть цін на обслуговування одним перевізником, але з різним рівнем швидкості, комфорту та сервісу, залежать надходження підприємств сфери пасажиropеревезень, отже, інтенсивність формування позитивних грошових потоків і абсолютне значення сумарних економічних вигод.

У встановленні *ефективності* виробництва галузевих *товарів-послуг* спостерігається вплив раніше зазначених обмежувачів. По суті цей фактор є похідним, але не менш важливим за попередні. Враховуючи загальні фінансово-економічні можливості, рівень економічної ефективності встановлює співвідношення між комерційним та соціальним транспортним обслуговуванням населення, залежно від вигідності виявляє сегменти потенційного виробничого зростання, за точками ефективної рівноваги визначає спрямованість внутрішньо-системно врегульованого розвитку (саморозвитку) виробництва на підприємстві пасажирського транспорту.

При цьому, в умовах порівняно і одночасно природно значних обсягів пропозиції комерційних послуг сфери пасажиropеревезень, поширеність соціального обслуговування цілком залежить від *характеру галузевого державного регулювання*. Цінові обмеження мають бути адекватні забезпеченню втрачених вигід, а оголошені зобов'язання потребують повного і своєчасного виконання. У випадку порушення вказаних вимог дія даного фактора набуває негативного характеру, мінімізуючи пропозицію та порушуючи процеси відтворення. Звуження області державного втручання стає

обмежувачем процесів виробництва і навпаки. А невиконання економічно обґрунтованих і оголошених зобов'язань створює ситуацію дисбалансу.

Аналогічно відбудовуються ланцюги «споживчі ресурси → попит → споживання» і «споживання → попит → споживчі ресурси». З урахуванням того, що термін «попит» [*< англ. demand*] означає платоспроможну потребу або потребу, яку суб'єкт у межах споживчих ресурсів [*< англ. consumer resources*] здатен оплатити, і, як наслідок, обумовити виникнення відносин власності стосовно визначеної сукупності товарів і послуг, а споживання [*< англ. consumption*] втілює у собі процес використання (індивідуального, колективного, суспільного) економічних продуктів і задоволення матеріальних і нематеріальних потреб стає очевидною логіка утворення і характер побудови причинно-наслідкових зв'язків між наведеними економічними категоріями. Однак у сфері пасажироперевезень попит і споживання залежать не лише від ресурсних можливостей користувачів. Характер і межі споживчого вибору (як і у випадку вибору виробничого) визначаються комплексом організаційних та економічних умов.

До *організаційних умов формування попиту на послуги підприємств сфери пасажироперевезень* належить сукупність обмежень, що впливає із територіально-часової специфіки утворення пасажиропотоків та психофізичних особливостей сприйняття перевізного процесу, а саме:

- часова та просторова нерівномірність,
- бюджет часу на переміщення,
- фізіологічні особливості транспортного споживання.

Життєдіяльність суспільства характеризується певною ритмічністю та циклічністю соціально-економічних процесів. Робочий час у більшості населення припадає на денну частину доби. Час тривалого відпочинку – на вихідні, свята і літню пору року. Як наслідок, специфічний характер мають процеси формування пасажиропотоків, а *часова нерівномірність* транспортних потреб обмежує величину попиту і споживання послуг сфери

пасажиropеревезень. Відомо, що потреба у пасажирських перевезеннях має ознаки сезонності (із збільшенням транспортних потоків у літні місяці та місяці зимових канікул), відрізняється за днями тижня та годинами доби, як наслідок, і потенційні обсяги споживання транспортних послуг коливаються відповідним чином.

У результаті нерівномірного заселення території країни та нерівномірного розміщення зон підвищеної економічної активності пункти зародження і тяжіння пасажиропотоків мають власні кількісно-якісні транспортні параметри. *Просторова нерівномірність* руху, що характеризується різними масштабами функціонування на стадіях генерування транспортного потоку (під час відправлення, а з урахуванням здійснення більшості поїздок за обома напрямками, і прибуття) та відрізняється неоднаковою інтенсивністю переміщення (або кількістю перевезених пасажирів) певними ділянками шляхів сполучення, територіально обмежує обсяги споживання послуг сфери пасажироперевезень.

Враховуючи головні властивості послуг сфери пасажироперевезень, а саме застосування часу як однієї з головних характеристик транспортного обслуговування, важливе значення для обмеження обсягів споживання має *бюджет часу на переміщення*, який, у свою чергу, залежить від трудових і культурних потреб населення, а також сформованого характеру вільного проведення часу. Від часових можливостей пасажирів багато в чому залежить рішення про переміщення та вибір виду транспорту і типу транспортного засобу, як наслідок характер індивідуального, а в сукупному поданні і загального транспортного споживання.

Ще одним фактором формування галузевого попиту є *фізіологічні особливості транспортного споживання*. Нерідко споживчий вибір на транспортному ринку залежить від накопиченого в процесі руху рівня транспортної втоми і схильності пасажирів до закачування. Транспортна втома (що супроводжується дискомфортом, поганим настроєм і наявністю різного

ступеня неприємних відчуттів, які виникають внаслідок реакції нервової системи на певний рівень шуму, органів дихання на духоту і пил та вестибулярного апарату на процеси гальмування, прискорення і розгойдування рухомого складу) поряд з транспортним захитуванням (або хворобою руху із запамороченням, головним болем, відчуттям втоми, блідості, втратою апетиту, нудотою) розвиваються і поглиблюються із збільшенням тривалості перебування в транспортних засобах і можуть обмежувати бажання людини до здійснення поїздок взагалі або до пересування певним видом транспорту.

Серед економічних умов формування попиту на послуги підприємств сфери пасажироперевезень превалює:

- величина доходів споживачів,
- вартість транспортних послуг,
- якість обслуговування і
- рівень задоволення від переміщення.

Доходи споживачів є головним критерієм оцінки розміру споживчих ресурсів. Відповідно до офіційних визначень [483, с. 382], складаються із заробітної плати, прибутку, змішаного доходу, доходів від власності, соціальної допомоги та інших поточних трансфертів. Саме завдяки одержаному доходу (частково із заощаджень) споживач формує потреби, визначає обсяги придбання економічних благ, встановлює межі загального попиту і попиту на транспортні послуги. Широкі ресурсні можливості дозволяють користуватися дорогими послугами, обмежені – не лише спрямовують споживання у бік дешевшого обслуговування, а й не дозволяють користуватися транспортними засобами за вимогою, обмежуючи частоту індивідуальних переміщень.

Наступним, у деяких випадках найголовнішим, обмежувачем споживання є *вартість транспортних послуг*. Цінові характеристики є, безумовно, визначальними факторами формування попиту, специфіка полягає в тому, що у визначенні вартісних параметрів обслуговування пасажир має певну самостійність. Така самостійність виявляється через вибір не лише перевезення

на необхідну відстань і можливості досягнення пункту призначення за будь-яких умов, а ще й своєчасного переміщення (внаслідок вибору більш швидкого виду транспорту), комфортнішого з більшим переліком сервісних послуг. За кожен з додаткових властивостей пасажир сплачує окремо і загальні транспортні витрати споживача формуються з основних і додаткових витрат. Варто підкреслити причинно-наслідкову залежність такого роду вибору від попереднього обмежувача.

Якість обслуговування щодо обмеження попиту встановлює перелік властивостей пасажирського перевезення, бажаний для споживача, визначає обсяги споживання сприятливої якості та поряд із вартісними характеристиками розподіляє попит між різними видами товарів-послуг сфери пасажироперевезень.

Багато в чому подальший вибір залежить від *рівня задоволення пасажирів* процесом переміщення, від сприйняття користувачами якості наданих послуг. Замірюючи відчуття, обмежувач фіксує очікування, дозволяє оцінити майбутні тенденції, вивчити пріоритети серед варіантів поліпшення, шляхом співставлення вартості та якості встановити відносну значимість властивостей транспортного обслуговування та сформулювати уявлення про подальші можливості споживчого вибору. Урівноваженість ланцюгів «виробництво – пропозиція» і «попит – споживання» втілюється у *збалансованості організаційно-економічного потенціалу підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг* (табл. 2.1).

Тобто у сфері пасажироперевезень максимальні можливості підприємств пасажирського транспорту щодо обслуговування пасажирів повинні відповідати наявним у соціально-економічному середовищі ресурсам, що використовуються для здійснення переміщень та споживання додаткових послуг.

Виділення організаційно-економічних обмежень в аспекті врівноваження в сфері пасажироперевезень ланцюгів «виробництво – пропозиція» і «попит –

споживання» створює можливість уточнення раніше узагальненого визначення категорії економічної рівноваги.

Шляхом синтезу змісту категорій «сфера пасажироперевезень» і «економічна рівновага», сформульованих методологічних положень дослідження та розкритої специфіки галузевого врівноваження була виявлена сутність поняття «економічна рівновага сфери пасажироперевезень» (рис. 2.6).

Відповідно до авторського визначення **економічна рівновага сфери пасажироперевезень** – це стан взаємного погашення впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням сукупності економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів, та дотриманням Парето-оптимальних пропорцій у формуванні організаційно-економічного потенціалу підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг.

Таблиця 2.1. Матриця організаційно-економічних обмежувачів соціально-економічних явищ у сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Ланцюги соціально-економічних явищ	Організаційні обмежувачі	Економічні обмежувачі
Виробництво – пропозиція	Пропускна спроможність транспортної мережі Перевізна здатність транспортних засобів Призначення шляхів сполучення Характер розміщення транспортних комунікацій Технічні параметри фізичних компонентів	Витрати ресурсів Вартість факторів виробництва Ціни на послуги альтернативного споживання Ефективність послуг Характер галузевого державного регулювання
Попит – споживання	Просторово-часова нерівномірність Бюджет часу на переміщення	Доходи споживачів Вартість транспортних послуг

	Фізіологічні особливості транспортного споживання	Якість обслуговування Рівень задоволення пасажирів

Тобто економічна рівновага сфери пасажироперевезень є станом оптимальності досягнутим на підставі принципу Парето-ефективності, станом, за яким неможливо поліпшити положення одного суб'єкта економічних відносин без погіршення положення іншого, неприпустимо забезпечувати доступність транспортних послуг та високий рівень рухомості населення, без створення умов ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Виходячи лише з об'ємних параметрів функціонування сфери пасажироперевезень та стабільності витрат населення на транспорт, без урахування раніше продемонстрованої економічної розбалансованості, можна було б висловитися словами В. І. Вернадського: «Перед нами динамічна рівновага»

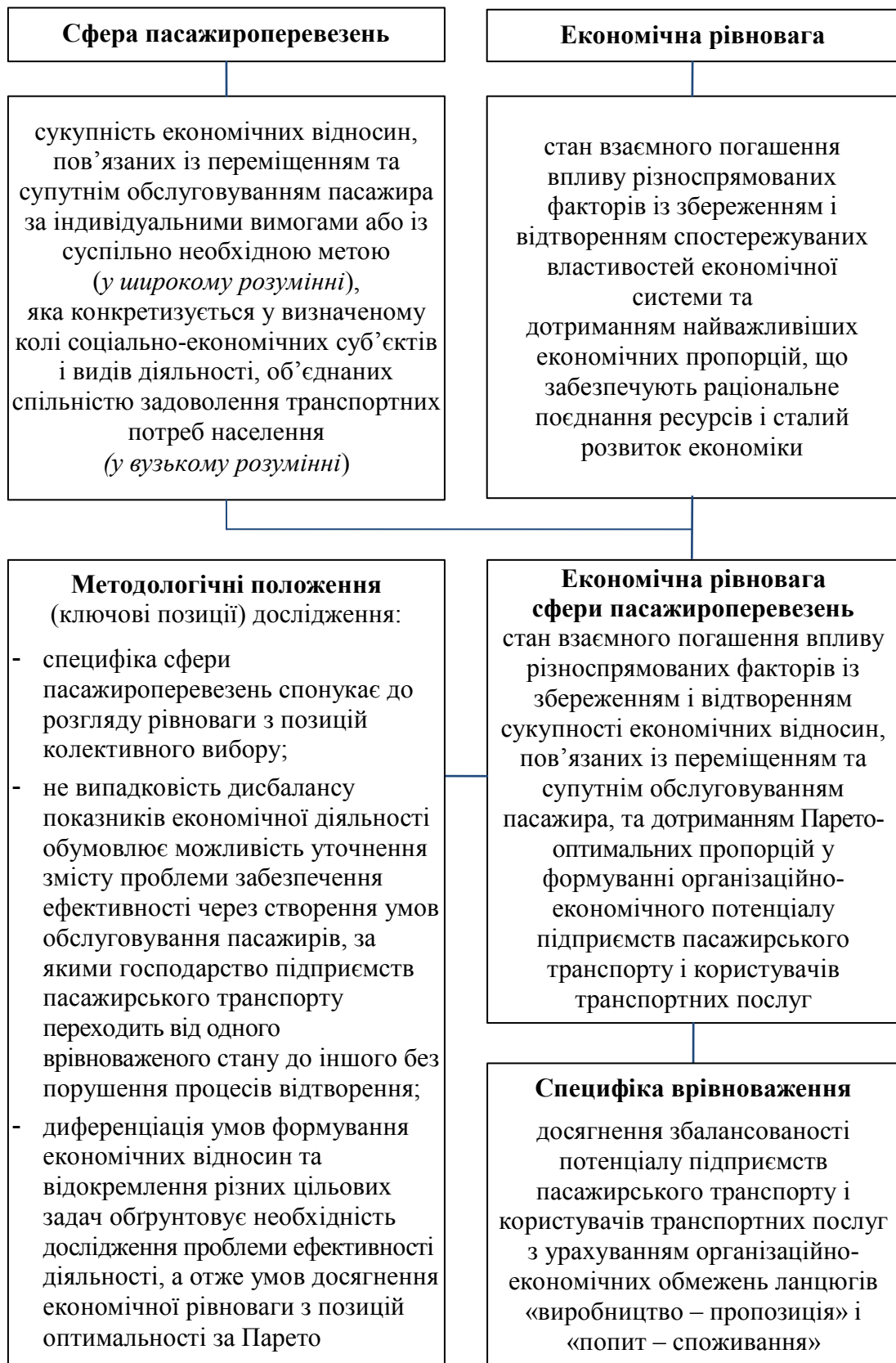


Рис. 2.6. Визначення поняття

«економічна рівновага сфери пасажироперевезень»

Джерело: розроблено автором

[53, с. 78], яка підтримується на певному кількісному рівні та забезпечує відповідний рівень виробництва та споживання. Але усвідомлення помилковості даного твердження стосовно економічної складової транспортного обслуговування вимагає подальшого дослідження проблеми організаційно-економічної взаємодії та суперечностей, що виникають у сфері пасажироперевезень.

2.2. Поляризація економічних інтересів в сфері пасажироперевезень в контексті суспільного розвитку

Причини виникнення суперечностей в сфері пасажироперевезень мають еволюційну природу і виявляються в процесі поступового суспільного розвитку. Сучасний етап соціальної трансформації характеризують тенденції, враховані у двох, тісно пов'язаних між собою концепціях: концепції сервісної економіки і концепції соціальної держави, ідеологічно об'єднаних в теорії постіндустріального суспільства [135].

Будучи синтезом знань економічних, філософських, соціологічних і політологічних наук, теорія постіндустріального суспільства передбачає створення нової, найрозвиненішої стадії людської цивілізації [206, с. 64]. В економічному сенсі такий світогляд бере початок із фундаментальних досліджень структури індустріального виробництва і виділення первинного, вторинного та третинного господарських секторів (К. Кларк [255]). У такому розмежуванні поняття третинного сектора позначило сукупність галузей нематеріального виробництва (сферу послуг) і в теоретичному контексті мало остаточний характер формування, охопивши всі види діяльності, що не ввійшли в інші (первинний – сільське господарство і видобувні галузі та вторинний – переробна промисловість) сектори. Саме третинному сектору економіст і

соціолог Ж. Фурастьє передрікав бурхливе зростання в новому суспільстві споживачів, а майбутню соціальну систему називав цивілізацією послуг [67, с. 14].

Категорія постіндустріального суспільства вперше була використана у наукових працях соціологів, але сучасне розуміння та економічне тлумачення отримала завдяки економісту Д. Беллу, позначивши соціум, в якому індустріальний сектор втрачає провідну роль внаслідок зростаючої технологізації, активно розвивається сфера послуг, основною продуктивною силою стає наука, а потенціал розвитку у зростаючій мірі визначається масштабами інформації та знань [28]. До трисекторної моделі індустріального суспільства К. Кларка Д. Белл додає четвертий (торгівля, фінанси, страхування, нерухомість) і п'ятий (охорона здоров'я, освіта, наукові дослідження, державне управління) сектори, залишаючи у третинному секторі економіки транспорт і комунальне господарство.

Виявляючи ключові характеристики чотирьох основних типів суспільства (примітивного, сільськогосподарського, індустріального та суспільства знань) Р. Кроуфорд розрізняє технологічні особливості транспортної системи в індустріальному суспільстві (виявляються у будівництві залізниць, виробництві пароплавів, автомобілів, повітроплаванні) і суспільства знань (забезпечують освоєння простору), визначає економічні зміни (з формуванням інтегрованої глобальної економіки, мережевою організацією зв'язків, використанням як основного ресурсу людського капіталу) і соціальні зрушення (у бік диверсифікації та індивідуалізації світосприйняття) [487].

З усвідомленням значимості інформації та знань у межах постіндустріального підходу виникла концепція та розроблялись моделі інформаційного суспільства [67], у сукупності сприйнятих спочатку як самостійна теорія, а з часом як невід'ємна частина теорії постіндустріалізації. За думкою В. Л. Іноземцева, теорія інформаційного суспільства суттєво збагатила уявлення про сучасний етап суспільного прогресу, найбільше

значення мав аналіз ролі інформації в господарському розвитку, головним результатом стало трактування інформації як специфічного ресурсу, відмінного від традиційних факторів виробництва [241]. Майже всі дослідження економічної складової розвитку інформаційних технологій вказували на досягнення переважного значення третинного сектора (у першу чергу інформаційної сфери та сфери послуг) над вторинним і первинним секторами в сучасному соціально-економічному середовищі [67].

Значний внесок у розробку нових економічних положень теорії постіндустріального суспільства належить російським і українським ученим.

Досліджуючи теорію постіндустріального суспільства через сукупність протиріч, В. Л. Іноземцев визнає її єдиною соціологічною концепцією ХХ століття, в повній мірі підтвердженою історичною практикою, наголошує, що суспільство масового споживання породило сервісну економіку, екологічна ситуація радикально змінилася під впливом використання ресурсо- і енергозберігаючих технологій, кризи збуту фактично подолано завдяки формуванню інформаційного сектора [241]. Розглядаючи проблеми довготермінового техніко-економічного зростання, С. Ю. Глазьев підкреслює пріоритетний розвиток технологічних укладів [73]. При цьому виникнення і активне розповсюдження інформаційних технологій і високотехнологічних галузей, на думку І. О. Стрілець, взагалі обумовлює утворення окремої «нової економіки» [487, 488], а перехід до економіки знань має радикальні особливості (Д. С. Львов [312, 313]).

Проблеми становлення економіки знань та інноваційні перспективи глобальних постіндустріальних трансформацій стають предметом вивчення у працях В. М. Гейця [69, 70]. У дослідженнях А. А. Чухно формування нової, постіндустріальної парадигми досліджується через призму утвердження цивілізаційного підходу, як наслідок переходу від людини економічної до людини творчої, в результаті істотної модифікації товарного виробництва і виникнення якісно нової категорії – вартість, створена знаннями [549].

Між тим, деякі вчені критично сприймають теорію постіндустріалізації. Зокрема С. В. Мочерний, Я. С. Ларіна, О. А. Устенко, С. І. Юрій [207, Т. 2, с. 140–141] відзначають її методологічну ваду (характеристику суспільства лише з позиції однієї із складових економічної системи – продуктивних сил і частково – суспільного поділу праці), підкреслюють однобічне тлумачення сутності власності (винятково з боку юридичного аспекта цього поняття), висловлюються критично стосовно секторного сприйняття економіки (з відображенням окремих сторін технологічного способу виробництва) та відсутності системного підходу до аналізу суспільних відносин (ігноруванні всіх аспектів власності) тощо. Але виявлені недоліки свідчать лише про недостатній рівень теоретичного і методологічного опрацювання окремих складових, при цьому не заперечуючи принципових положень, які відображають реалії соціально-економічних зрушень.

Отже, тенденції розвитку, враховані в основних положеннях теорії постіндустріального суспільства, поступово і системно поглиблюють соціальну спрямованість економічних процесів. З одного боку, вказують на перетворення господарської складової соціуму у сервісну економіку. З іншого – свідчать про орієнтацію суспільства на побудову соціальної держави.

Згідно з *концепцією сервісної економіки* [від <англ. *service economy*)] найбільш фундаментальною ознакою сучасних трансформаційних змін є переорієнтація з виробництва матеріальних благ на надання послуг, що супроводжується соціальним спрямуванням економічних процесів, значною технологізацією і інформатизацією господарювання, активним розвитком персоніфікованого обслуговування з відповідним пришвидшенням темпів зростання індивідуального споживання, підтримкою діалогового та інтерактивного виробничо-споживчого зв'язку і реалізацією послуг у межах контактної зони, типізацією і стандартизацією вимог до товарних властивостей.

Відповідно до узагальнень Б. М. Чернишова, такого роду перетворення ставлять за основу виявлення довгих і складних ланцюжків особистих і

суспільних потреб та обумовлюють певну хронологічно послідовну зміну економічних моделей розвитку і відповідних парадигм господарського управління [544]. За запропонованою періодизацією в процесі формування сервісної економіки виділяються періоди: орієнтації підприємства на можливості виробництва (з ефективним використанням ресурсного потенціалу і споживанням у межах пропозиції), домінування виробничо-маркетингового підходу (з обслуговуванням крупних сегментів масового ринку) і кастомізації [від < англ. *customer* – споживач], тобто орієнтації на особисті вимоги певного споживача та впровадження індивідуалізованого процесу обслуговування (із своєчасним виявленням та реальним забезпеченням потреб клієнтських груп і по можливості конкретного клієнта).

Як наслідок, на відміну від індустріального підходу виробники націлені не на максимізацію випуску товарної продукції, а на досягнення більшого ефекту корисності шляхом повнішого задоволення специфічних особистих вимог, основна увага приділяється ефективності функціонування матеріально-сервісних систем, а якість забезпечується інтерактивним (діалоговим і комунікаційним) зв'язком із споживачем [481, с. 7–8].

Практично всі галузі матеріального виробництва стають більш сервісними як внутрішньо, так і зовні. Внутрішньо, оскільки досить широке коло осіб виконує функції, що не стосуються безпосередньо виробничого процесу. Зовні, оскільки для промислових підприємств стало звичайним явищем створення та розширення мережі сервісних служб і центрів роботи з клієнтами [490, с. 46].

Характерних ознак набувають процеси економічного розвитку. Згідно з дослідженнями Л. Г. Кухтинової можливості економічного зростання все більше визначаються станом і розвитком обслуговування, людський фактор перетворюється на головний рушійний фактор, підвищується роль держави у відтворенні трудових ресурсів та формуванні людського капіталу; соціальні потреби змінюються у напрямі визначеності споживання; відбувається

диференціація і індивідуалізація попиту з переходом на довгострокові відносини між споживачем і виробником; під впливом процесу глобалізації з'являється тенденція типізації (стандартизації) послуг [300, с. 11].

У сучасному суспільстві значний рівень розвитку та вагома частка сфери послуг (залучення від $\frac{2}{3}$ до понад $\frac{3}{4}$ працездатного населення) є ознакою розвиненої країни, тобто країни з передовим технологічним способом виробництва і високим рівнем життя переважної більшості громадян [207, Т. 2, с. 274]. Згідно з установленими стандартами, країна не може бути зарахована до розвинених, якщо у сфері послуг створюється менше 65 % ВВП [490, с. 34].

За офіційними даними середня світова частка ВДВ третинного сектора досягає 64 % [363, с. 52]. В економіці Люксембургу становить 86,3 % ВВП, Кіпру – 81,2 %, Фінляндії і Франції – 79,2 %, Сполученого Королівства – 78,2 %, США – 77,4 %, Німеччини – 72,7 %, Австралії – 69,5 %, Канади – 70,3 %, складено за [363, с. 103–104; 620]). При цьому, у США на сферу послуг припадає біля 80 % робочих місць, зайнято більше 85 % кадрів вищої кваліфікації, зосереджено 40 % основних виробничих фондів [489]. Аналогічна тенденція спостерігається і в країнах Західної Європи, де в третинному секторі працює більше 66 % загального числа зайнятих. У країнах ЄС на сферу послуг припадає 65–75 % ВВП і 65 % зайнятих. В Японії – 62 % і 60 % відповідно.

У світовому масштабі в обслуговуванні розміщено 40 % прямих іноземних інвестицій. У загальному торговому експорті частка послуг дорівнює 20 %, а вартість швидко зростає, за тридцять років збільшившись у 15 разів – з 155 млрд дол (1975 р.) до 2,5 трлн дол (2005 р.) [490, с. 34].

Слід зауважити, що в Україні частка ВДВ послуг у ВВП має досить вагомий рівень (64,4 %) і наближається до нормативного значення, вказуючи на поступове набуття характерних ознак країни із сервісною економікою (представлено у [116, с. 83]).

Виходячи з концепції соціальної держави або держави загального добробуту [від < нім. *sozial staat* і < англ. *welfare state*] по суті соціально-орієнтованої економіки суспільна діяльність має бути спрямована на забезпечення високого рівня життя та всебічної безпеки населення, що передбачає інституціональну зорієнтованість на розвиток творчих здібностей особистості, досягнення соціальної справедливості і високого рівня добробуту населення, надання взаємовідносинам солідарного (допомоги і підтримки) і субсидіарного (перерозподіл допомоги за потребами) характеру, досягнення загальної доступності та суспільно прийнятної якості соціальних благ, впровадження і дотримання певних стандартів життєдіяльності.

У теоретико-методологічному розумінні соціальною визнається держава, яка крім створення прогресивного суспільно-гуманітарного простору, сприятливого для розвитку творчих здібностей особистості та задоволення матеріально-духовно-соціальних потреб населення, забезпечує справедливий перерозподіл доходів між соціальними групами та захист громадян від негативних аспектів механізму ринкової економіки. Сучасні вчені відносять соціальну державу до найдосконалішого за всю історію розвитку людської цивілізації типу конституційно-правової системи [207, Т. 2, с. 336].

На думку Л. М. Кочетової, генезис соціальної держави невіддільний від генезису соціальних функцій, трансформація яких у державні обов'язки і обумовила появу досліджуваного феномена, концепція стала вираженням їхнього нового трактування (забезпечення матеріальних умов життєдіяльності з метою збереження стабільності громадянського суспільства), подальше удосконалення моделей соціальної держави відбувається як реакція на негативні явища (утриманство, небажання працювати, обмеження ініціативи і свободи особистості), що супроводжують надмірну турботу про добробут громадян і необмежений патерналізм [274, с. 14–15].

При цьому, згідно з висновками О. А. Александрової, істотне зниження соціальних витрат перешкоджає запуску мультиплікативних механізмів,

стримуючи рівень і якість економічного зростання через гальмування розвитку наукоємних секторів економіки і посилення залежності економіки та соціальної сфери від слабо контрольованих чинників, таких як кон'юнктура світових цін на енергоресурси. Позитивний соціально-економічний ефект у відносно короткі терміни здатний дати послідовне визнання пріоритету суспільного блага із застосуванням ефективних перерозподільних відносин [6, с. 10].

Зважаючи на невирішеність і надзвичайну актуальність проблем побудови соціальної держави в процесі дослідження системи соціального захисту, Т. І. Артьомова зазначає, що на даний час сформульовано дилеми, які не одержали свого однозначного розв'язання дотепер, а саме: соціальна солідарність або індивідуальна соціальна відповідальність; задоволення соціальних потреб колективно або індивідуально; доступ до соціальних фондів для всіх громадян або для окремих категорій [411, с. 110]. На необхідності істотної трансформації соціальних норм, формуванні суспільної довіри та розмежуванні і чіткій фіксації відповідальності між державою, бізнесом і громадськістю наголошується у працях Е. М. Лібанової В. М. Гейця, Б. М. Даниленка та багатьох інших [302, 303, 351, 478].

Формальними ознаками формування даного типу політичної організації суспільства є використання 50 % державних витрат на соціальні цілі за умови одержавлення 40 % (для розвинених країн 35 %) ВВП та не перевищення коефіцієнтом диференціації доходів 10 % найбагатших і найбідніших верств населення рівня у 8 разів – інакше вірогідним стає виникнення соціального конфлікту [207, Т. 2, с. 337].

У буквальному сенсі розуміючи дані, встановлені відповідно до методології МВФ [590], можна зробити висновок про дуже низьку соціальну спрямованість консолідованого бюджету України. Питома вага соціальної допомоги (або за визначенням МВФ [590, п. 6.67] трансфертів у грошовій та натуральній формі з метою захисту населення в цілому або окремих категорій громадян від певних соціальних ризиків) становить лише 3,4 %, у той час як у

країнах з розвиненою економікою складає частку, більшу мінімум у десять разів (представлено у [116, с. 85]).

Проте варто зауважити, що, по-перше, поріг однієї з формальних ознак соціальної держави взагалі перевищили лише Німеччина (в державному бюджеті якої частка соціальної допомоги складає 55,9 %) та Люксембург (з часткою у 51,1 %), наближаються до цього рівня Австрія (49,0 %), Бельгія (47,1 %), Словацька Республіка (45,7 %), Франція (45,4 %), Нідерланди (45,0 %).

По-друге, повною мірою встановити величину соціальних витрат держави лише на підставі сум соціальної допомоги неможливо, а надавати оцінку виключно за цією інформацією некоректно.

Між тим, з упевненістю можна стверджувати, що соціальна політика є однією з невід'ємних складових внутрішньої політики України, а соціальна орієнтація та підвищення якості життя населення становить один з основних напрямів стратегічного розвитку держави.

Слід підкреслити, що межі державного втручання в економічні процеси та області визначення сфер соціальної підтримки населення тісно пов'язані з поняттями суспільного і змішаного блага. Поділ благ на приватні і суспільні був запропонований англійським економістом А. Пігу. У сутнісному поданні до *суспільних благ* [*< англ. public goods*] відносять товари і послуги, що споживаються не індивідуальними економічними агентами, а суспільством у цілому і тому, як правило, не носять конкурентного характеру, а право користуватися ними мають усі члени суспільства, без винятку [306, с. 234]. У методологічному поясненні охоплюють сукупність матеріальних і нематеріальних цінностей, наданих державою у прямій і опосередкованій формах здебільшого на еквівалентній основі (через вилучення податків) [207, Т. 2, с. 398].

Причиною надання державою суспільних благ визнається соціально недостатній обсяг виготовлення в умовах самоорганізації економічної системи,

а особливостями: колективний характер споживання, поява зовнішніх ефектів [екстерналій, < англ. *externalities*], неподільність і неможливість відсторонення індивідуумів від користування (застосування принципу виключення) [41, 83, 321, 341, 342].

Більш поширеній категорії товарів і послуг – *змішаним* (або *квазі-* (нібито, уявно) *суспільним*) *благам* [< англ. *quasipublic goods*] властиві лише окремі із зазначених вище ознак, вони або характеризуються неконкурентністю (незалежністю обсягу споживання від кількості користувачів), або невиключеністю (відсутністю фізичних або організаційних умов для відсторонення від користування) [83, 207, 321].

У різних аспектах (економічному, соціальному, правовому, політичному, ідеологічному) саме до квазісуспільних благ дослідники відносять окремі послуги сфери пасажироперевезень [207, 470].

Принципові ідеологічні положення обох концепцій зведено у табл. 2.2.

Таблиця 2.2. Базові складові концепцій сервісної і соціально орієнтованої економіки

Джерело: розроблено автором

Концепція сервісної економіки	Концепція соціально орієнтованої економіки
Орієнтація на потреби людини (соціальна зорієнтованість)	
Технологізація та інформатизація виробництва	Соціальна справедливість і високий рівень добробуту населення
Діалоговий та інтерактивний виробничо-споживчий зв'язок	Солідарність і субсидіарність взаємовідносин
Індивідуалізація та персоніфікація обслуговування	Загальна доступність і суспільно прийнятна якість соціальних благ
Типізація і стандартизація товарних властивостей	

Слід звернути увагу, що тенденції соціалізації економічної діяльності виявляються й в інших макроекономічних концепціях (зокрема у концепції сталого розвитку) і на мікрорівні (через поширення ідей соціального маркетингу).

Концепція сталого розвитку економічної системи ґрунтується на необхідності встановлення балансу між задоволенням сучасних потреб і потреб майбутніх поколінь, збереження та примноження людських можливостей, забезпечення поліпшення якості життя без погіршення стану навколишнього середовища. Незважаючи на суперечливість термінології, що підкреслює вимогу постійного розвитку і одночасно передбачає його обмеження, сутність зазначеної концепції відображає сформовані суспільні тенденції щодо екологізації наукових знань, соціалізації процесів господарювання та кастомізації економічних відносин, тобто органічному поєднанні положень концепцій сервісної економіки та соціальної держави.

Розвиток сталої транспортної політики є однією з домовленостей угоди про асоціацію між Україною та ЄС [205, с. 105; 574, с. 211]. Передбачається сприяння розвитку ефективних, безпечних і надійних перевезень, вдосконалення руху пасажирів, зростання транспортних потоків, усунення адміністративних, технічних, транскордонних та інших перешкод та реалізації низки заходів [205, с. 104] для отримання ряду «позитивних ефектів у формі більш високого рівня зручності, швидкості та комфорту при користуванні послугами транспорту» [205, с. 105].

При цьому концептуальні засади конкурентоспроможної та екологічно сталої транспортної системи закладаються Білою книгою Європейської Комісії по транспорту [32, с. 8], в якій наголошується на необхідності знищення «залежності транспортної системи від нафти, не поступаючись при цьому її ефективністю та не створюючи проблем для пересування», впровадження нових транспортних схем, за якими більша кількість подорожуючих повинна

разом доставлятися до місця призначення комбінацією найбільш ефективних видів транспорту з застосуванням індивідуальних перевезень лише на кінцевих кілометрах подорожі [32, с. 9], реалізації десяти завдань для конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи, поділених на групи щодо:

- розробки та застосування екологічних видів пального та силових установок;
- оптимізації функціонування мультимодальних логістичних схем, зокрема за рахунок ширшого використання більш енергоефективних видів транспорту;
- підвищення ефективності транспорту та використання інфраструктури за рахунок інформаційних систем та ринкових стимулів [32, с. 13–15].

Відповідно до концептуальних засад особливості надання підприємствами послуг з перевезення пасажирів розкриваються Регламентами Європейського Парламенту та Ради ЄС, зокрема №1370/2007 «Про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами» [431], № 1371/2007 «Про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом» [428]; № 336/2006 «Про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства» [429]. № 392/2009 «Про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій» [430], та Директивами Європейського Парламенту та Ради ЄС, у т. ч. № 92/6/ЄС «Про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві» [185], № 2001/14/ЄС «Про розподілення пропускнуої здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки» [186], в яких ураховуються умови сталого розвитку та вимоги соціальної зорієнтованості економічних процесів.

В цілому в контексті сталого розвитку очікується, що у зв'язку із

розширенням споживчих потреб, підвищенням вимогливості до якості та екологічності продукції, послуг і робіт, кількість підприємств соціальної сфери економічної діяльності буде збільшуватися, а їхня вагомість посилюватися. Зростання масштабності соціально спрямованих економічних процесів в межах існуючих підприємств буде супроводжуватися подальшою соціалізацією господарської діяльності та впровадженням сучасних методів управління.

Очевидно, що організація економічної діяльності, тобто виробництво продукції, надання послуг та виконання робіт, вимагає прийняття різноманітних управлінських рішень (залежно від об'єкту управління маркетингових, виробничих, фінансових, інвестиційних, інноваційних, кадрових), серед яких безпосередньо на задоволення ринкових потреб спрямовано рішення системи маркетингу підприємства. Проте можливість (а іноді й суб'єктивна необхідність) прийняття такого роду рішень в певних сферах економічної діяльності обмежена, у зв'язку з недотриманням в них загальних принципів ринкової економіки та зокрема принципів маркетингу.

Мова йде про соціальні сфери економічної діяльності, до яких відноситься діяльність підприємств пасажирського транспорту і які знаходяться в центрі суспільних інтересів та підлягають значному державному регулюванню. Саме в них обмежується дія принципів свободи підприємництва і вибору – вільної конкуренції, вільного ціноутворення, стихійного переливання капіталу (як основ ринкової економіки) та принципів забезпечення довготермінової результативності та економічної ефективності реалізації продукції (як основ системи маркетингу). Саме в них обмежується можливість застосування принципів та технологій комерційного маркетингу, спрямованого на отримання підприємством прибутку [560, с. 98], та виникає необхідність запровадження маркетингу соціального – як спроби «вирішення соціальних задач, реалізації соціальних ідей, а також участі у процесі соціальних дій» засобами маркетингу [188, с. 103].

Дослідженню змісту поняття «соціальний маркетинг» та споріднених категорій («соціально-етичний», «некомерційний», «суспільний», «соціально орієнтований маркетинг»), присвячено широке коло публікацій [582, 188, 560 тощо], в яких розглядаються визначення, надані науковцями починаючи з 1971 р. (року першого використання терміну [188, с. 103]). Заслужує на увагу різноманіття тлумачень та широта поглядів на спрямованість й межі соціальної зорієнтованості маркетингових рішень: від вирішення маркетингових завдань шляхом реалізації соціальних заходів до розв’язання соціальних проблем засобами традиційного маркетингу.

З поступовим розвитком соціальних концепцій в економіці змінювались категорії та визначення в дослідженнях Ф. Котлера, виділялись поняття некомерційного маркетингу [< англ. *non-commercial marketing*] (відхід від мети максимізації прибутку та приваблення споживачів через фінансування соціальних і культурних програм [601]), соціального маркетингу [< англ. *social marketing*] (вплив на добробут суспільства, вирішення соціальних завдань) і соціально-етичного маркетингу [< англ. *socially oriented marketing*] (збереження або зміцнення добробуту споживача і суспільства в цілому). В розвиток ідей Ф. Котлера А. Тета застосував поняття соціально-орієнтованого маркетингу [< нім. *gesell-schaftsorientiertes marketing*], в зміст якого вклав розповсюдження маркетингових концепцій на соціальну область та інтеграцію в маркетинг суспільно орієнтованого виміру [625]. Ж. Ж. Ламбен до системи соціального маркетингу відніс неприбуткові організації [< англ. *non-profit organizations*] [290, с. 6]. Б. М. Голодець визначив соціальний маркетинг через механізм узгодження потреб та інтересів споживачів, підприємства, суспільства [75, с. 46] й висунув умову існування такого роду механізму – підвищення загального добробуту [75, с. 48]. Х. Войє та У. Якобсон розглянули категорію соціально-етичного маркетингу з позиції досягнення консенсусу й об’єднання інтересів виробників і споживачів з користю для природи і суспільства [63]. В. Е. Гордин – як модернізовану систему ринкових відносин, де продавцем соціальних

цінностей є суспільство [77], А. Н. Асаул і Г. Л. Багієв – як вид діяльності, головним принципом якого є прийняття рішень з урахуванням запитів споживачів, потреб організації та суспільних інтересів [16, с. 86]. Ідею поширення нової філософії підприємництва, зорієнтованої на ефективне задоволення як платоспроможних запитів споживачів, так і загальних потреб суспільства, підтримує широке коло науковців, зокрема Д. І. Акімов, Є. П. Голубков, К. В. Дідківська, І. В. Захарова, В. М. Меліховський, Р. Б. Нозр'ова, О. П. Панкрухін, С. Г. Светуньков, О. О. Тищенко, Т. В. Шталь [188, 233, 370, 560 та ін.].

У наукових роботах підкреслюється, що соціальні маркетингові рішення націлені не скільки на досягнення підприємницьких цілей, скільки на розв'язання соціально значимих завдань, не скільки на отримання прибутку, скільки на реалізацію неекономічної, або такої що не зводиться до економічної, мети. За висловом С. Г. Светунькова завдання соціальних маркетингових рішень «значно більш широкі, а сфера застосування більш різноманітна» [456, с. 9]. Вона охоплює багато некомерційних питань: від досягнення особистих результатів у ієрархії соціальних систем і цінностей (егомаркетинг) до залучення нових членів, підвищення соціального статусу організації, посилення впливу неприбуткової організації на владу (маркетинг неприбуткових організацій) [456, с. 10]; від здійснення впливу на суспільство, створення ефективних політичних партій, організацій, засобів масової інформації (політичний маркетинг) [1, с. 4] до забезпечення стійкого розвитку та інвестиційної привабливості муніципальних утворень (маркетинг територій) [1, с. 16]; від посилення ролі державного регулювання і забезпечення населення важливими соціальними послугами (державний маркетинг) [445, с. 72] до підвищення результативності діяльності соціальних суб'єктів в умовах ресурсних обмежень, отримання позитивної соціальної реакції споживача (маркетинг соціальних суб'єктів) [1, с. 21], тощо.

Локалізація ідеї соціального маркетингу на рівні підприємства зводиться до реалізації наступних положень.

По-перше, збалансування інтересів виробників, споживачів, держави. Відповідно до умови збалансування економічна діяльність підприємств спрямовується на утворення такого рівня прибутків, за яким у найбільшому ступені задовольняються поточні індивідуальні потреби споживачів та довгострокові суспільні інтереси держави.

По-друге, ефективне задоволення потенційних потреб цільового ринкового сегменту. Виходячи із збалансованості інтересів з урахуванням необхідності підвищення добробуту споживачів і суспільства, дії суб'єктів господарювання повинні зумовлювати відповідні потреби та ефективніше ніж конкуренти задовольняють створені запити.

По-третє, реалізація та оприлюднення заходів екологічного характеру. Проблеми охорони навколишнього середовища та енергозбереження ставляться, а засоби їхнього розв'язання запроваджуються у процесах як виробництва, так і реалізації продукції (послуг, робіт), тим самим забезпечується екологічність споживання, здійснюється вплив на прийняття споживчих рішень через підвищення інтересу окремих осіб, організацій і груп, що співчують екологічному руху, та створюються умови для економії підприємством частини витрат у зв'язку з використанням менш енергоємних виробничих засобів та більш екологічних матеріальних ресурсів.

По-четверте, створення корпоративних кодексів маркетингової етики. Мається на увазі формування системи установок, яким повинні слідувати співробітники підприємства. Відповідні кодекси включають опис стандартів соціально відповідальної та етично коректної поведінки, що стосуються внутрішніх і зовнішніх взаємовідносини, реклами, обслуговування клієнтів, ціноутворення, тощо.

По-п'яте, запровадження програм розвитку персоналу та соціального забезпечення співробітників. Спрямовано на вирішення соціальних завдань у

внутрішньому середовищі підприємства й одночасно на зміцнення його кадрового потенціалу.

По-шосте, створення максимально безпечних і нешкідливих умов організації праці. На відміну від попередньої умови реалізації ідеї соціального маркетингу, вимога безпеки праці є законодавчою нормою, обов'язковою до виконання, і дозволяє виключити непродуктивні витрати, пов'язані з усуненням наслідків аварійних ситуацій.

По-сьоме, взаємодія з державними установами. Є наслідком зацікавленості в отриманні державних замовлень, а отже в необхідності дотримуватися нормативно встановлених вимог, й є основою підвищення ефективності економічної діяльності.

Таким чином, запровадження концепції соціального маркетингу стає засобом формування конкурентних переваг підприємства, джерелом розширення можливостей зниження витрат, фактором збільшення споживчого попиту та причиною прискорення процесів створення й реалізації інновацій. Одночасно, систематизація його основних положень, що локалізуються на рівні суб'єкта господарювання, вказує на необхідність забезпечення гнучкості та адаптивності системи управління, спроможності своєчасно реалізовувати завдання соціального маркетингу й тим самим досягати підприємством максимально можливого рівня конкурентоспроможності.

Виробничо-споживчі відносини, що виникають під час задоволення ринкових потреб, закладають соціальний зміст і створюють специфічні умови здійснення економічної діяльності. При цьому характер задоволення потреб (виробниче та невиробниче (суспільне й особисте) споживання) та властивості благ (матеріальних та нематеріальних, споживчих та виробничих), що задовольняють потреби, визначають суспільне призначення підприємств та обумовлюють особливості їхньої ринкової поведінки. Як наслідок, найповніше урахування характеристик споживання стає необхідним фактором організації виробництва продукції, надання послуг, виконання робіт, а створені умови

господарювання впливають на ступень підприємницької активності та визначають рівень ефективності економічної діяльності підприємства.

В умовах екологізації наукових знань, соціалізації процесів господарювання та кастомізації економічних відносин розвиваються теоретичні основи та поширюється практика використання елементів соціального маркетингу.

Перспективність застосування й одночасно наявність специфіки реалізації маркетингових підходів в різних областях соціально-економічної діяльності, у т.ч. в сфері пасажироперевезень, викликає необхідність дослідження окремих аспектів формування, супроводження й підтримки соціальних маркетингових рішень в процесі обслуговування пасажирів.

В межах класичного підходу прийняття маркетингових рішень є елементом пошуку стратегічних й тактичних конкурентних переваг в процесі задоволення потреб споживачів. При цьому маркетингові рішення значною мірою залежать від особливостей господарювання й одночасно сприяють підвищенню рівня ефективності економічної діяльності підприємств.

Товари-послуги є головним елементом маркетингового комплексу, а отже формування системи товарів-послуг (диференційованих за суб'єктами виявлення потреб, умовами й місцем надання, функціональним призначенням, видами сполучення тощо [116, с. 41–43]) є найважливішим інструментом та найвагомішим фактором забезпечення ефективності маркетингової діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень.

Слід звернути увагу, що маркетинг [< англ. *marketing* < англ. *market* – ринок, збут] є філософією «управління господарською діяльністю, що орієнтується на врахування вимог ринку та активний вплив на попит з метою розширення збуту товарів» [473, с. 620] і «отримання максимального прибутку» (Мочерний С. В. [207, Т. 2, с. 239]. Якщо ключовою категорією вважати поняття «філософія управління», під якою розуміти певну «світоглядну єдність, вписану в контекст сучасності» [179, с. 66], осмислення, інтерпретацію управлінських

процесів і управлінського пізнання [352, с. 23], то *маркетингова діяльність* взагалі й підприємств пасажирського транспорту зокрема є *системою цілісного сприйняття концептуальних основ активної ринкової позиції з просування товарів-послуг та максимізації економічних і не економічних вигід*.

Необхідно зазначити, що вплив товарів-послуг на результати функціонування і тенденції розвитку підприємств пасажирського транспорту виявляється через ступень комерціалізації або соціалізації економічних відносин, масштабність пільгового обслуговування та наявність у пасажирів потреб у споживанні додаткових послуг.

Відповідно в умовах комерційної або соціальної орієнтації процесів обслуговування пасажирів зміст маркетингової діяльності підприємств декілька відрізняється. Соціалізація економічних відносин звужує можливості маркетингу щодо основної послуги та знижує економічну ефективність здійснення маркетингової діяльності підприємства, вимагаючи розробки, прийняття та реалізації *соціальних маркетингових рішень*. Комерціалізація ж є навпаки – спрямовує систему організації та управління діяльністю підприємства на розробку нових або зміну окремих властивостей існуючих товарів-послуг з метою підвищення економічної ефективності функціонування і забезпечення сталого розвитку діяльності, тобто створює можливості для прийняття *комерційних маркетингових рішень*, що забезпечують отримання максимального прибутку.

При цьому слід урахувати, що в умовах соціалізації економічних відносин маркетингову (по суті соціальну маркетингову) діяльність підприємств пасажирського транспорту зорієнтовано головним чином на найелементарніші потреби й запити населення з низьким платоспроможним попитом і обслуговування економічно невігідних сегментів ринку. В умовах комерціалізації – на вимоги переважно середнього (більш платоспроможного) класу з індивідуалізацією споживання та запровадженням диференційованого маркетингового підходу щодо окремих частин цілісного ринку транспортного

обслуговування населення з відносно однорідними вимогами споживачів. А отже сформована система товарів-послуг впливає не лише на зміст маркетингової діяльності, а й визначає ступень маркетингової активності галузевих підприємств.

Зважаючи на сферу прийняття рішень (пасажироперевезення) та тенденції розвитку суспільства (спрямованість до соціально-орієнтованої держави і сервісної економіки [116]) можна стверджувати, що маркетингова діяльність підприємств пасажирського транспорту в будь-якому випадку має етичну складову, мова лише у чому і в якому ступені її виражено в умовах комерціалізації та соціалізації економічних відносин. Для розуміння специфіки прийняття рішень за різних умов організації господарської діяльності галузевих підприємств слід звернути увагу на систематизовані Р. Ренденбахом і П. Робіном стадії становлення соціально-відповідального маркетингу, а саме:

перша – аморальна поведінка, домінуючою метою якої є виключно максимізація прибутку;

друга – законослухняна поведінка, коли компанія бере на себе зобов'язання правового характеру;

третья – чуйна поведінка, якщо починають проявлятися зачатки етики, але тільки у власних інтересах;

четверта – початкова етична поведінка, відповідно до якої компанії демонструють розуміння того, що етична поведінка вимагає іноді піти на зниження прибутковості, ухвалюються моральні кодекси компанії;

п'ята – розвинена етична поведінка – компанія демонструє прихильність заявленим цінностям, які спрямовують дії керівництва на всіх рівнях управління [435, с. 95].

У сфері пасажироперевезень зокрема і стосовно соціального продукту в цілому до зазначених доцільно додати шосту стадію соціального маркетингу, яку можна сформулювати як *«розвинена солідарна соціально-відповідальна поведінка»* і розуміти під нею *рішення і як наслідок дії, спрямовані на*

створення і просування соціально значимих продуктів (товарів, робіт, послуг) та забезпечення вирішення соціальних завдань (наприклад в сфері пасажироперевезень – здійснення транспортного обслуговування населення відповідно до суспільного замовлення) з урахуванням необхідності гармонізації інтересів споживача, виробника і суспільства, а отже спільно з органами державного управління і місцевого самоврядування.

Отже, теоретичні узагальнення сучасних процесів розвитку свідчать про безумовну одночасну спрямованість економічної системи до набуття ознак сервісної економіки, а суспільного устрою до формування соціальної держави [146]. Розуміючи суспільно-транспортні вимоги, що висуває середовище згідно з тенденціями, встановленими у концепціях, стає прозорим зміст виникаючих протиріч. При цьому суперечності в межах сфери пасажироперевезень набувають особливої складності у зв'язку з одночасною соціальною і економічною важливістю транспортного обслуговування для окремих користувачів і для суспільства в цілому, а отже виявляються у *поляризації* ([франц. *polarization*, англ. *polarization* < грец. *polos* – вісь] розподіл на дві протилежні, полярні частини [473, с. 751]) *економічних інтересів* (рис. 2.7).

Перша з невирішених суперечностей зводиться до проблеми вибору між *індивідуальним обслуговуванням* та *масовим наданням* населенню транспортних послуг.

З одного боку, пасажирські перевезення є необхідною умовою формування соціальних і економічних зв'язків у державі. Легка досяжність територіально

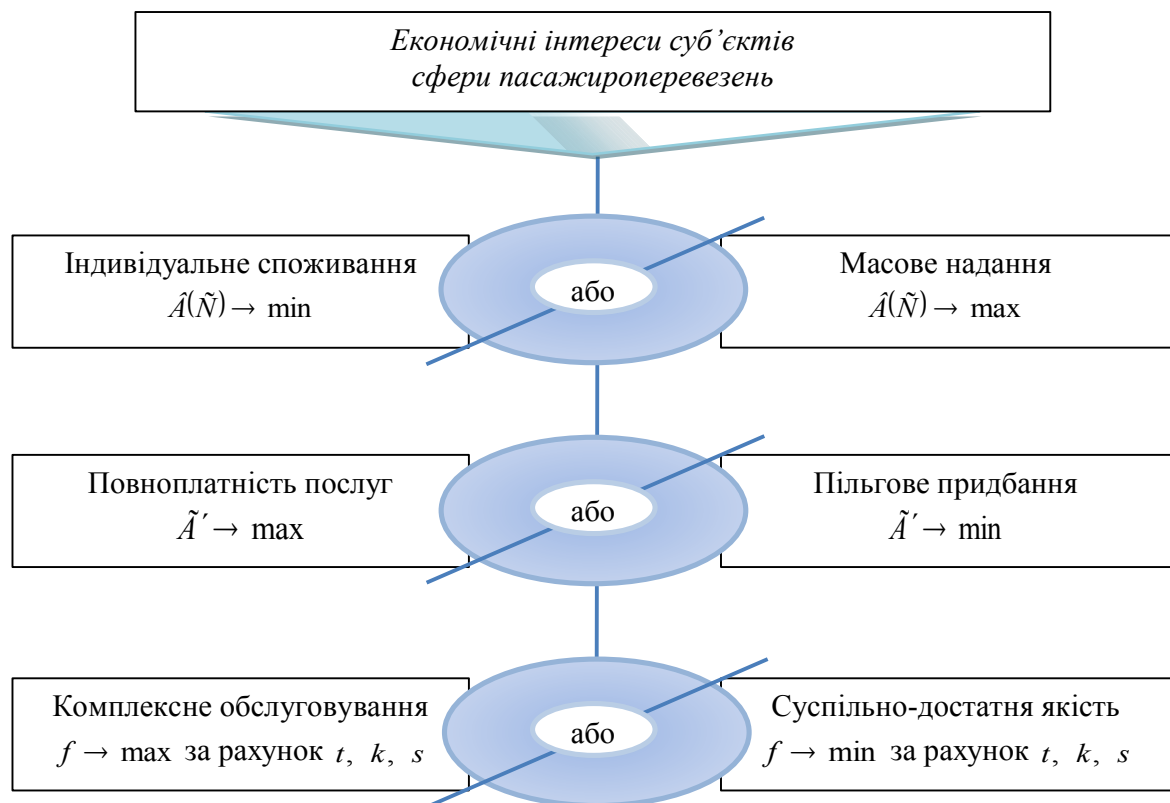


Рис. 2.7. Поляризація економічних інтересів у сфері пасажироперевезень
Джерело: розроблено автором

розосереджених об'єктів, значна мобільність населення та свобода пересування – обов'язкові для забезпечення відповідних сучасному етапу розвитку суспільних процесів, для задоволення не лише матеріальних (переміщення з трудовою, побутовою метою та з метою відпочинку), а й духовних (поїздки культурного, туристичного, пізнавального призначення) потреб спільноти. Завдяки розгалуженості шляхів сполучення поряд з доступністю транспортних засобів послуги сфери пасажироперевезень набувають ознак масовості та надаються у великій кількості широким колам населення. На формальному рівні вказані тенденції можна позначити як максимізацію виробничо-споживчої ланки ланцюга кругообігу економічних ресурсів, або як:

$$\hat{A}(\tilde{N}) \rightarrow \max.$$

З іншого боку, за вимогами сервісної економіки кожному користувачу мають бути створені індивідуальні умови для споживання, а транспортні послуги персоніфіковані. Лише в такому випадку повною мірою буде забезпечена орієнтація виробництва на потреби людини. Проте урахування особливих запитів кожного індивідуума супроводжується певним виділенням транспортних послуг із сукупності та відокремленим обслуговуванням кожного споживача особисто. Персоніфікований підхід вимагає додаткових витрат ресурсів, збільшуючи витрати виробництва і звужуючи обсяги споживання, тобто величина виробничо-споживчої ланки прагне до мінімуму:

$$\hat{A}(\tilde{N}) \rightarrow \min .$$

Таким чином, з вказаного протиріччя виникає перше проблемне питання: або намагатися максимально задовольнити транспортні потреби суспільства; або забезпечувати індивідуальні потреби окремого споживача?

Друга суспільно-транспортна суперечність виникає у випадку необхідності вирішення проблеми *повноплатного обслуговування* або *пільгового придбання* послуг сфери пасажироперевезень. Природа даного протиріччя однакова з попереднім, але якщо питання «індивідуальне або масове?» є принциповим, надаючи пояснення стосовно «до чого прагнемо?» під час функціонування і в процесі розвитку, то альтернатива «платна або пільгова?» стає одним з інструментів або способів досягнення цільових орієнтирів.

З одного боку, однією з базових ознак соціальної держави є загальна доступність соціальних благ, соціальних – у широкому розумінні, у сприйнятті як товарів і послуг, необхідних для задоволення особистих і колективних потреб. Транспортне обслуговування населення є невід’ємною частиною загальної системи взаємодії та задоволення суспільних інтересів, як наслідок, доступність послуг сфери пасажироперевезень стає обов’язковою вимогою формування адекватних вимогам соціальної держави економічних відносин. В

економічному сенсі доступність забезпечується головним чином вартісними характеристиками споживання (в умовах високих цін зменшується, при наданні знижок зростає), а у філологічному – взагалі є синонімом поняття «дешевий». Тому широке застосування пільг на пасажирські перевезення або іншою мовою виключних і найбільш привабливих для користувача цінових умов є необхідним, а в окремих випадках єдиною можливим способом забезпечення доступності. Повертаючись до ланцюга кругообігу економічних ресурсів, це означає мінімізацію вартісної ланки, тобто:

$$\tilde{A}' \rightarrow \min .$$

З іншого боку, зацікавленість підприємств сфери пасажироперевезень до максимального задоволення особистих вимог індивідуумів виникає лише у випадку здобуття перевізниками очевидних економічних вигід. Отримання вигід, зокрема у вигляді прибутків, можливе в умовах сплати пасажиром повної вартості спожитих послуг. При цьому чим з більших властивостей формується транспортне обслуговування, чим вищі вимоги висуває користувач, тим суттєвішими стають витрати споживання, збільшуючи грошові потоки виробників, або:

$$\tilde{A}' \rightarrow \max .$$

Як наслідок, з другого протиріччя впливає наступне проблемне питання: або створювати умови для організації перевезень за пільговими умовами та зниженими тарифами, або спрямовувати економічні відносини на персоніфікацію пропозиції і повну оплату спожитих послуг?

Третя суспільно-транспортна суперечність, розв'язуючи проблему комплексного обслуговування або обслуговування з суспільно-достатнім рівнем якості, логічно уточнює зміст попередніх двох, демонструючи інший спосіб вирішення принципового завдання (забезпечення індивідуального або масового обслуговування).

З одного боку, в умовах соціалізації економічної системи питання якості має обмежений характер. Так, наголошується на безумовній потребі в якісних шляхах сполучення, комфортних та безпечних транспортних засобах, високопрофесійному обслуговуючому персоналі, додаткових зручностях для особливих категорій пасажирів, але при цьому не мається на увазі створення виключних умов споживання для кожного користувача. Загальні виробничо-споживчі

характеристики спрямовуються до достатнього для суспільства мінімуму, виходячи з раніше відміченої потреби щодо освоєння простору, соціально-важливою властивістю стає відстань переміщення, у меншому ступені – параметри часу, тобто функція транспортного обслуговування обмежено зменшується:

$$f \rightarrow \min \text{ за рахунок } t, k, s.$$

де t – період часу;

–
 k – рівень комфорту;
 s – рівень сервісного обслуговування.

З іншого боку, в умовах розвитку сервісної економіки, розширення споживчих можливостей і, як наслідок, вимог до корисних властивостей послуг саме час (отже швидкість), комфорт і додатковий сервіс для пасажирів набувають особливого значення. Суттєво ускладнюється диференціація транспортного обслуговування, особисті потреби обумовлюють значну персоніфікацію функціональних ланцюгів, отже:

$$f \rightarrow \max \text{ за рахунок } t, k, s.$$

Розглядаючи суспільно-транспортні суперечності у загальному зв'язку і логічній послідовності, формується системне уявлення про спрямованість економічного збалансування потреб та шляхах забезпечення ефективності економічної діяльності підприємств:

1) «індивідуалізація споживання – повноплатність послуг – комплексне обслуговування» (надання підприємством пасажирського транспорту комплексу послуг на станціях відправлення-прибуття (вокзалах) і на шляху прямування, диференційованого залежно від вибору пасажиром щодо повноплатного придбання мінімально-необхідного або максимально-доцільного споживчого набору певного рівня якості);

2) «масове надання – пільгове придбання – суспільно-достатня якість» (надання пасажиру мінімально-необхідного споживчого набору послуг достатнього рівня якості відповідно до суспільних потреб, що конкретизуються у договорі між підприємством пасажирського транспорту та органами державного управління);

3) органічне поєднання ідеологічних основ обох концептуальних підходів.

Зважаючи на особливості формування постіндустріального суспільства, саме третій шлях забезпечення економічної рівноваги найбільш повно відповідає сучасним вимогам та враховує світові тенденції розвитку. Шлях, утворений в межах концепції сервісної економіки, та шлях, що відповідає вимогам соціальної держави, – дві органічні складові загального механізму функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень і головна складність врегулювання зв'язків між його елементами полягає у визначенні оптимальних меж комерціалізації та соціалізації економічних відносин та встановленні засобів збалансування економічних процесів кожного із зазначених сегментів.

2.3. Методологічні принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки

Неоднорідність суспільно-транспортних зв'язків, пов'язана з необхідністю одночасного виконання соціальних і економічних завдань, поряд з деструктивними наслідками неврегульованих суперечностей вимагає перегляду основ функціонування підприємств сфери пасажироперевезень.

При цьому зміна основоположних правил формування та вдосконалення економічних відносин, які супроводжують транспортне обслуговування, відбувається не лише як реакція на проблеми, утворені в межах попередніх тенденцій суспільного розвитку, а й як логічне продовження об'єктивних цивілізаційних змін і органічна підтримка стратегічних напрямів забезпечення сучасних потреб соціуму.

Оцінка різноманіття та одночасної єдності складових сфери пасажироперевезень з позицій концепції сервісної економіки і концепції соціальної держави викликає комплекс запитань (табл. 2.3), відповіді на які можуть бути покладені в основу формулювання принципів забезпечення соціально-економічної ефективності, а саме:

1. Яка має бути ідеологія збалансування потреб?
 - Суто ринкова?
 - Лише соціально-спрямована?
 - Або консолідуюча вимоги обох підходів?
2. Як побудувати організаційні зв'язки?
 - З вилученням певних структур?
 - Або із забезпеченням їхньої взаємодії?
3. Як зорієнтувати функціональний поділ?
 - Спрямувати до розвитку сервісних функцій?
 - Надати функціям винятково суспільного змісту?
 - Обмежити області дії кожного з наведених варіантів?
4. Як створити прозорі умови реалізації завдань сфери пасажироперевезень?

- Забезпечити адміністративне врегулювання суспільно-транспортних суперечностей?
- Впровадити економічні інструменти збалансування протиріч?
- Створити умови ефективного застосування будь-яких нормативних важелів?

Таблиця 2.3. Комплекс методологічних запитань

Джерело: розроблено автором

Методологічне запитання	Деталізація запитання
1. Яка має бути ідеологія збалансування потреб?	1.1. Суто ринкова? 1.2. Лише соціально-спрямована? 1.3. Або консолідуюча вимоги обох підходів?
2. Як побудувати організаційні зв'язки?	2.1. З вилученням певних структур? 2.2. З забезпеченням їхньої взаємодії?
3. Як зорієнтувати функціональний поділ?	3.1. Спрямувати до розвитку сервісних функцій? 3.2. Надати функціям винятково суспільного змісту? 3.3. Обмежити області дії кожного з наведених варіантів?
4. Як створити прозорі умови реалізації завдань сфери пасажироперевезень?	4.1. Забезпечити адміністративне врегулювання суспільно-транспортних суперечностей? 4.2. Впровадити економічні інструменти збалансування протиріч? 4.3. Створити умови ефективного застосування будь-яких нормативних важелів?
5. Як побудувати систему повноважень в управлінні поточним функціонуванням і стратегічним розвитком підприємств пасажирського транспорту?	5.1. Надати планово-адміністративного спрямування? 5.2. Уможливити саморозвиток підприємництва? 5.3. Допустити обмежену комерціалізацію?
6. На чому ґрунтувати визначальні підстави для прийняття рішень та здійснення дій?	6.1. Підпорядковувати соціальним інтересам суспільства? 6.2. Надати економічного змісту і базувати на критеріях раціональності?
7. На чому засновувати процеси споживання?	7.1. Орієнтувати на суспільно-достатні кількісно-якісні параметри? 7.2. Задовольняти вимоги окремого користувача з відповідним ускладненням функціонально-споживчих властивостей транспортних послуг?
8. Які тенденції підтримувати у виробництві?	8.1. Наближення до загально визначеного рівня організації пасажирських перевезень? 8.2. Технологічного розширення, виходячи з вимог окремих соціальних груп і найповнішого задоволення колективних та індивідуальних

	запитів?
9. В якому режимі здійснювати правове врегулювання товарно-грошових відносин під час суспільно-транспортної взаємодії?	9.1. Відокремлено за врахованою множиною користувачів? 9.2. Або по кожному споживачу безпосередньо?
10. Як врегулювати проблему конкурентного і споживчого вилучення?	10.1. Створювати умови обмеженого вилучення економічних суб'єктів? 10.2. Припускати необмежене ринкове вилучення осіб з учасників економічних відносин?

5. Як побудувати систему повноважень в управлінні поточним функціонуванням і стратегічним розвитком підприємств пасажирського транспорту?

- Надати планово-адміністративного спрямування?
- Уможливити саморозвиток підприємництва?
- Допустити обмежену комерціалізацію?

6. На чому ґрунтувати визначальні підстави для прийняття рішень та здійснення дій?

- Підпорядковувати соціальним інтересам суспільства?
- Надати економічного змісту і базувати на критеріях раціональності?

7. На чому засновувати процеси споживання?

- Орієнтувати на суспільно-достатні кількісно-якісні параметри?
- Задовольняти вимоги окремого користувача з відповідним ускладненням функціонально-споживчих властивостей транспортних послуг?

8. Які тенденції підтримувати у виробництві?

- Наближення до загально визначеного рівня організації пасажирських перевезень?

- Технологічного розшарування, виходячи з вимог окремих соціальних груп і найповнішого задоволення колективних та індивідуальних запитів?

9. В якому режимі здійснювати правове врегулювання товарно-грошових відносин під час суспільно-транспортної взаємодії?

- Відокремлено за врахованою множиною користувачів?
- Або по кожному споживачу безпосередньо?

10. Як врегулювати проблему конкурентного і споживчого вилучення?

- Створювати умови обмеженого вилучення економічних суб'єктів?
- Припускати необмежене ринкове вилучення осіб з учасників економічних відносин?

Розподіляючи зазначені питання за рівнями ідеології, організації, регулювання і формування товарно-грошових відносин, слід послідовно зупинитися на кожному з них окремо (рис. 2.7, табл. 2.4) [132].



**Рис. 2.7. Принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств
пасажирського транспорту**

Джерело: розроблено автором

Таблиця 2.4. Зміст принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Область дії	Рівень формування		Найменування	Зміст
1	2		3	4
Загальні для всіх підприємств пасажирського транспорту	Ідеологія		Принцип соціально-економічного компромісу	Підпорядкування процесів функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень вимогам споживачів, виробників і суспільства на підставі взаємних поступок, угод, домовленостей навіть за рахунок зменшення можливих часткових вигод
	Організація	структура	Принцип структурної комплементарності	Взаємне доповнення та взаємна відповідність соціальних і економічних характеристик транспортного обслуговування населення
		функції	Принцип функціональної локалізації	Встановлення меж виконання соціальних і економічних завдань з утворенням соціального і комерційного секторів
		інформаційне забезпечення	Принцип інформаційного прагматизму	Утворення певного інформаційного простору, необхідного для відображення об'єктивної дійсності та отримання найкорисніших результатів учасниками економічних відносин у сфері пасажироперевезень
Економічна діяльність у соціальному секторі	Регулювання	зона прав	Принцип соціального підприємництва	Упровадження та підтримка підприємницьких ініціатив у пом'якшенні або вирішенні соціальних проблем транспортного забезпечення населення
		зона відповідальності	Принцип економічної відповідальності	Врахування економічних наслідків прийняття соціальних рішень з відшкодуванням втрат зацікавленою стороною
	Формування товарно-грошових відносин	споживання	Принцип субсидіарного споживання	Користування послугами сфери пасажироперевезень у процесі задоволення суспільно необхідних транспортних потреб із залученням додаткових джерел фінансування

Продовження табл. 2.4

1	2		3	4
Економічна діяльність у соціальному секторі (продовження)	Формування товарно-грошових відносин (продовження)	виробництво	Принцип конвергенції виробництва	Переважання тенденцій наближення виробничих характеристик як реакція на вимоги соціально-економічного середовища та громадські споживчі обмеження
		правове забезпечення	Принцип дискретної контракції	Завчасне періодичне встановлення і договірне врегулювання характеристик транспортного обслуговування населення
		вилучення	Принцип заохочування виробників	Обмеження вилучення споживачів з відповідним заохочуванням виробників до надання послуг сфери пасажироперевезень суспільно-достатньої якості
Економічна діяльність у комерційному секторі	Регулювання	зона прав	Принцип бізнес-зорієнтованості	Суцільне використання підприємницьких ініціатив з максимізації виробничо-споживчих вигід у процесі транспортного обслуговування населення
		зона відповідальності	Принцип соціальної відповідальності	Врахування соціальних, етичних і екологічних наслідків прийняття економічних рішень з відповідним уточненням способів виконання завдань
	Формування товарно-грошових відносин	споживання	Принцип персоніфікованого споживання	Персональний вибір споживчих альтернатив та особиста фінансова відповідальність у користуванні послугами сфери пасажироперевезень
		виробництво	Принцип диференціації виробництва	Розширення та інтенсифікація виробничих функцій з метою надання різноякісних характеристик послугам сфери пасажироперевезень унаслідок індивідуалізації споживчих вимог
		правове забезпечення	Принцип безперервної контракції	Постійне виробничо-споживче укладання індивідуальних угод унаслідок інтерактивного узгодження персоніфікованих послуг сфери пасажироперевезень
		вилучення	Принцип вилучення споживачів	Ззовні необмежене відсторонення неплатоспроможних індивідуумів від користування послугами сфери

				пасажироперевезень з формуванням суто економічних відносин

Рівень ідеології [< англ. *ideology*]. Методологія врегулювання протилежних інтересів, вимог, потреб, супроводжуючих переміщення та додаткове обслуговування пасажирів, має надати пояснення щодо природи виникнення проблем, напряду їхнього розв'язання, критеріїв відмежування заходів, які не відповідають утвердженій системі поглядів та уявлень стосовно прийнятих основ функціонування й розвитку.

Враховуючи єдність різноманіття соціально-економічних зв'язків та еволюційний характер виникнення суспільно-транспортних суперечностей, ідеологія формування відносин у сфері пасажироперевезень повинна припускати можливість врахування позицій всіх елементів системи «споживач – виробник – держава», а також вірогідність вилучення окремих компонентів та навпаки розширення зв'язків за рахунок додаткового втручання.

Врахування таких головних вимог як забезпечення одночасного вирішення соціальних та економічних завдань, неминучість взаємних поступок і допустимість зовнішніх впливів логічно приводить до формулювання першого принципу врегулювання – необхідності підпорядкування усіх дій, процесів та рішень умовам соціально-економічного компромісу.

У відокремленому розумінні компроміс [< лат. *compromissum* – угода, згода, англ. *compromise*, нем. *kompromiss*] означає угоду, досягнуту на основі взаємних поступок [473, с. 543].

У поєднанні з прикметником «соціально-економічний» визначається спрямованість досягнення домовленостей. А саме: забезпечення прийняття рішень, загальноприйнятних у соціальному і економічному аспектах, заснованих на врахуванні окрім споживчих запитів та інтересів виробників, також сучасних і перспективних соціальних потреб суспільства в цілому.

В такому контексті *принцип соціально-економічного компромісу* може бути сформульований як *«підпорядкування процесів функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень вимогам споживачів, виробників і суспільства на підставі взаємних поступок, угод, домовленостей навіть за рахунок зменшення можливих часткових вигід»*. Визначаючи дане положення як першооснову,

передбачається обов'язковий і постійний пошук взаємовигідних для пасажирів, перевізника, держави умов надання послуг сфери перевезення пасажирів.

Рівень організації [< франц. *organisation* від лат. *organizo* – влаштовую]. Структурне впорядкування і характер функціонування окремих частин сфери пасажироперевезень, відповідаючи загальній ідеології врівноваження, мають відображати внутрішні та зовнішні закономірності взаємообумовленого об'єднання. Враховуючи необхідність забезпечення соціально-економічного компромісу, організацію різноманітних зв'язків, супроводжуючих переміщення і супутнє обслуговування населення, слід зорієнтувати на підтримку певного рівня транспортної активності з виділенням персоніфікованих і деперсоніфікованих сегментів господарювання, чітким позначенням секторів можливої комерціалізації та необхідної соціалізації відносин, міжсекторним розподілом послуг та перманентним відображенням і відслідковуванням особливих умов їхнього надання. У рамках формальних організаційних ознак, що надають проблемі системного подання, охоплюючи поділ на структурні, функціональні та якісні компоненти (перш за все в аспектах формування основ впорядкованості зв'язків і спрямованості процесів і створення механізмів зберігання властивостей та вдосконалення відносин) і характеризуючи способи регулювання окремих складових, принципи збалансування на рівні організації необхідно уточнити у структурному, функціональному і інформаційному аспектах.

Структура [лат. *structura* – будова, розміщення] сфери пасажироперевезень або внутрішня організація і впорядкованість елементів має забезпечувати відповідність і взаємодоповнюваність частин, зорієнтованих на комерціалізацію та соціалізацію економічних процесів. Під час врегулювання суперечностей слід враховувати, що, на перший погляд, не відповідні, а в деяких випадках і взаємовиключні явища (доступні ціни, високий рівень якості, багатофункціональність обслуговування), мають співіснувати або відповідати правилу, сформульованому Нільсом Бором, за яким «протилежності не

виключають, а доповнюють один одного» [518, с. 184], отже припускати, а, можливо, навіть забезпечувати поелементну комплементарність [*< лат. complementum – доповнення*]. Враховуючи зазначене *другий принцип* можна визначити як *принцип структурної комплементарності*, тобто *взаємного доповнення та взаємної відповідності соціальних і економічних характеристик транспортного обслуговування населення*.

Між тим, необхідність взаємоузгодженого задоволення протилежних вимог під час функціонування сфери пасажироперевезень (від функції [*< лат. functio – виконання, звершення*]) може створювати умови неоднозначності вибору критеріїв прийняття рішень та складності ідентифікації оптимальних механізмів реалізації завдань, тим самим обумовлювати випадковість дій та структурну невпорядкованість, а отже, знижувати рівень організації зв'язків, зменшувати ефективність виробництва, стримувати темпи галузевого розвитку. Розв'язати проблему функціонального впорядкування можна через обмеження областей виконання певних функцій (соціально-орієнтованих або суто економічних) та відповідного розмежування господарських секторів (соціального і комерційного).

Подібні дії наближені до поняття локалізації [франц. *lokalisatіon*], отже *третій принцип* суспільно-транспортного врівноваження сфери пасажироперевезень варто сформулювати як *принцип функціональної локалізації* з розумінням під ним *встановлення меж виконання соціальних і економічних завдань з утворенням соціального і комерційного секторів*. При цьому під *призначенням комерційного сектора* розуміти утворення ціннісної орієнтації на індивідуальні потреби з відповідною персоніфікацією обслуговування на рівні реалізованої і потенційної привабливості для певного споживача. А *призначення соціального сектора* вважати у концентрації уваги на суспільних потребах та наданні послуг визначеному колу споживачів із забезпеченням загальної транспортної доступності та прийнятної якості пасажироперевезень.

Складність прийняття адекватних рішень обумовлена не лише функціональною неоднозначністю. Ситуація невизначеності може бути пов'язана з внутрішньою невпорядкованістю інформації [< франц. *information* < *informo* – надаю форму, створюю уявлення, зображаю] або ентропією, яка збільшується при хаотичному розподілі інформаційних ресурсів та зменшується при впорядкуванні відомостей. Як наслідок, необхідність забезпечення реалізації протилежних вимог, надання виробництву персоніфікованої споживчої та загальної суспільної користі з отриманням відповідних вигід перевізником, пасажиром, державою вимагає формування насиченого інформаційного середовища. Зважаючи не те, що надання кожному структурно-функціональному елементу соціальної та економічної систем змістовного (в даному випадку детального інформаційного) значення відповідає поняттю прагматизму [франц. *pragmatisme* < грец. *pragma* (*pragmatos*) – справа, дія], *четвертий принцип* врегулювання виникаючих протиріч слід позначити як *принцип інформаційного прагматизму* і розуміти під ним *утворення певного інформаційного простору, необхідного для відображення об'єктивної дійсності та отримання найкорисніших результатів учасниками економічних відносин у сфері пасажироперевезень*.

Необхідно зауважити, що спільний ідеологічний базис та загальні організаційні основи врегулювання суспільно-транспортних суперечностей з'єднують окремі елементи сфери пасажироперевезень у неоднорідне, але одночасно системне утворення, яке завдяки особливим умовам існування у зовнішньому соціально-економічному середовищі має специфічні ознаки функціонування окремих частин [101]. Неоднозначні вимоги до організації переміщень та додаткового обслуговування населення поряд із вже встановленими принципами збалансування сфери пасажироперевезень вимагають відокремленого розгляду комерційного і соціального секторів. На рівнях регулювання і формування товарно-грошових відносин вказані сектори мають різні ознаки функціонування і розвитку, встановлюють власні цільові

орієнтири та радикально відрізняються підходами до прийняття рішень. Саме тому принципи врегулювання соціально-економічних процесів для комерційного і соціального секторів слід визначати окремо [145]. Однак зважаючи на те, що рівні визначення принципів врегулювання протиріч у соціальному і комерційному секторах відповідні, як відповідна і кількість специфічних принципів врівноваження, логічно будувати дублюючу нумерацію і мати на увазі, що кожен наступний з наведених принципів має відношення до певного аспекту діяльності і лише виявляється у секторах по різному.

Рівень регулювання [нім. *regulieren* < лат. *regula* – правило]. Будь-який непрямий, але цілеспрямований вплив, врегульований правилами, нормами, зв'язками, повинен здійснюватися за двома зонами врівноваження – в зоні прав і зоні відповідальності. Зона прав визначає ступінь свободи в умовах певних обмежень. Зона відповідальності встановлює залежність процесів прийняття рішень від завдань організації пасажироперевезень і супутнього обслуговування населення та, виходячи з ідеології врівноваження, наповнює їх певним змістом. Таким чином, визначаються підстави для формулювання наступних двох принципів збалансування суперечностей по кожному з позначених секторів.

У соціальному секторі, центральний базис створення і функціонування якого полягає у необхідності набуття елементами транспортного обслуговування соціальних ознак, забезпечення за допомогою доступності пасажироперевезень суспільно необхідної просторової досяжності територіально розосереджених об'єктів, надання додаткового динамізму процесам життєдіяльності соціуму, принципи прав і відповідальності слід сформулювати таким чином.

П'ятий принцип (перший із специфічних принципів соціального сектора), дія якого розповсюджується на встановлення орієнтирів господарської діяльності, можна позначити як *принцип соціального підприємництва* [англ.

social entrepreneurship] зводючи його до *впровадження та підтримки підприємницьких ініціатив у пом'якшенні або вирішенні соціальних проблем транспортного забезпечення населення*. Розуміючи, що підприємництво [англ. *entrepreneurship*] є самостійним організаційно-господарським новаторством [207, Т. 2, с. 723], спрямованим на використання різних інноваційних можливостей виробничого розвитку і відповідного удосконалення властивостей споживання з метою самореалізації і отримання прибутків, процеси функціонування соціального сектора на основах соціального підприємництва виходять поза межі прямого виконання планових завдань в умовах бюджетних обмежень. Будь-які соціальні ініціативи підприємницького змісту, перебуваючи на перетині благодійності і бізнесу, забезпечують пошук інноваційних рішень соціальних проблем, тим самим не дозволяючи проблемам бути у стані перманентного громадського тягаря і створюючи умови подальшого вдосконалення способів вирішення складних питань, а, можливо, і взагалі розв'язання проблемної ситуації. Впровадження елементів соціального підприємництва в соціальному секторі сфери пасажироперевезень дозволить побудувати партнерські відносини між перевізниками, органами центральної та місцевої влади, бізнесом, благодійними організаціями та іншими місцевими та національними інститутами, враховуючи вигоди всіх, кого стосується проблема транспортної доступності населення.

Шостий принцип (другий із специфічних принципів соціального сектора) позначає характер необхідних зобов'язань, формулюється як *принцип економічної відповідальності* [англ. *economic responsibility*] і зводиться до *врахування економічних наслідків прийняття соціальних рішень з відшкодуванням втрат зацікавленою стороною*. Так, перевізники соціального сектора виконують суспільне завдання і мають усі права на відповідну компенсацію виникаючих втрат, так, користувачі послуг сфери пасажироперевезень, зважаючи на спрямованість сучасної соціальної політики, здійснюють необхідні переміщення за пільговими умовами, але господарські

рішення, прийняті на будь-якому рівні, не мають бути економічно безвідповідальними. Відповідальність за прийняття рішень щодо умов організації пасажироперевезень повинна мати матеріальний зміст, забезпечувати компенсацію втрат, вимагати обґрунтованості і достовірності інформації щодо необхідних відшкодувань, враховувати можливість взаємного (солідарного) погашення боргів (у широкому розумінні) усіма причетними сторонами. У комерційному секторі, зважаючи на його зорієнтованість на персоніфікацію обслуговування, вимогливість до якості послуг та відповідної обов'язковості отримання фінансових вигід, принципи прав і відповідальності мають декілька інший акцент.

П'ятий принцип (перший із специфічних принципів комерційного сектора), спрямований на встановлення умов здійснення господарської діяльності, зводиться до *принципу бізнес-зорієнтованості* [англ. *business focus*] та передбачає *суцільне використання підприємницьких ініціатив з максимізації виробничо-споживчих вигід у процесі транспортного обслуговування населення*. В усталеному розумінні бізнес [англ. *business* – справа, діло] – це будь-яка діяльність, спрямована на отримання прибутку, але сучасне сприйняття підприємництва та комерції, з орієнтацією на запити, смаки та уподобання споживачів, з найкращим використанням конкурентних переваг, вкладає у нього додаткове значення. Дозволяє сприймати бізнес-зорієнтовану господарську діяльність підприємств комерційного сектора сфери пасажироперевезень як інноваційну модель підприємництва, за якою забезпечується оптимізація потенціалу доходності, впроваджуються новаторські пропозиції, здійснюється творчий пошук найбільш перспективних варіантів подальшого розвитку, відслідковуються причини виникнення та відпрацьовуються засоби розв'язання проблем, здійснюється моніторинг ринкової ситуації, враховуються і формуються індивідуальні потреби споживачів. Отже, створюються базові основи забезпечення сферою пасажироперевезень персоніфікованого транспортного обслуговування

платоспроможного населення.

Шостий принцип (другий із специфічних принципів комерційного сектора) передбачає обмеження суто ринкового підходу до надання послуг сфери пасажироперевезень рамками суспільних норм і сучасними орієнтирами глобального розвитку та зводиться до *принципу соціальної відповідальності* [англ. *social responsibility*], сформульованому на перевагу принципу економічної відповідальності соціального сектора як *врахування соціальних, етичних і екологічних наслідків прийняття економічних рішень з відповідним уточненням способів виконання завдань*. Врахування суспільних норм сучасного розвитку може обмежуватися встановленими законом зобов'язаннями, а може виходити поза межі діючих вимог згідно із сформованими тенденціями. Зрозуміло, що саме наявність регулятивного контролю обумовлює обов'язковість соціальної відповідальності, накладає позитивні зобов'язання на підприємницькі ініціативи та наповнює взаємовідносини «виробник – споживач» не лише індивідуально, а й суспільно якісним змістом. Отже, застосування даного принципу у комерційному секторі транспортного обслуговування населення забезпечить часткову відповідність його функціонування вимогам соціально-орієнтованого розвитку.

Рівень товарно-грошових відносин. Суспільні відносини, опосередковуючи взаємодію під час споживання результатів виробничої діяльності, у структурно-вартісному вимірі відображаючи специфіку транспортного обслуговування населення, також відрізняються за секторами сфери пасажироперевезень. Тому і принципи врівноваження такого роду зв'язків мають розглядатися окремо. Враховуючи необхідність збалансування суперечливих вимог до переміщення, а також особливі умови функціонування господарських утворень соціального і комерційного секторів, переосмислення і систематизацію базових правил товарно-грошової взаємодії слід розглядати у розрізі виробництва, споживання, можливості економічного вилучення та характеру правового забезпечення. З метою запобігання повторень принципи

врегулювання суперечностей на рівні товарно-грошових відносин будуть ранжовані відповідно до вказаної приналежності, але встановлені відокремлено за секторами, тим самим підкреслюючи докорінні відмінності, протиставляючи специфічні особливості та одночасно доповнюючи один одного відповідно до раніше сформульованого принципу комплементарності.

Сьомий принцип закладає основу врегулювання товарно-грошових відносин з позицій споживчої вартості та фінансової взаємодії зацікавлених сторін.

Як третій із специфічних принципів соціального сектора наголошує на необхідності залучення допоміжних ресурсів, отже, позначається як *принцип субсидіарного споживання*, маючи на увазі *користування послугами сфери пасажироперевезень у процесі задоволення суспільно необхідних транспортних потреб із залученням додаткових джерел фінансування*. Субсидіарне [*< лат. subsidarius – резервний, допоміжний*] споживання у вартісному аспекті постулює необхідність взаємовигідної співпраці та особистої відповідальності. Тим самим розподіляє боргові зобов'язання з оплати вартості послуг сфери пасажироперевезень між зацікавленими сторонами та вилучає необґрунтовану фінансову відповідальність, закладаючи основу запобігання деструктивним виявленням та економічній розбалансованості.

На відміну від наведеного формулювання, зміст сьомого принципу докорінно змінюється у випадку бізнес-зорієнтованості господарських процесів. Отже, як третій специфічний, принцип комерційного сектора встановлюється як *принцип персоніфікованого споживання* (від [*< лат. persona – особа*]), наголошуючи на *персональному виборі споживчих альтернатив та особистій фінансовій відповідальності у користуванні послугами сфери пасажироперевезень*. Розуміння необхідності повної сплати вартості, з одного боку, обмежує перелік властивостей транспортних послуг, виходячи з можливостей споживача, з іншого – дозволяє посилити індивідуальну спрямованість виробничих процесів та збалансувати вільну ринкову поведінку

взаємодіючих суб'єктів. Так, на певному етапі обмежуючи обсяги пасажироперевезень, але позбавляючи виробників очевидної впевненості в неминучості збитковості економічної діяльності, слабкій дієвості новаторських ініціатив, відсутності можливостей саморозвитку.

Восьмий принцип передбачає встановлення атрибутивних властивостей і відповідного теоретичного нормування характеру утворення виробничої складової вартості.

У соціальному секторі (четвертий специфічний принцип) він зводиться до *принципу конвергенції виробництва* або на *преважання тенденцій наближення виробничих характеристик як реакція на вимоги соціально-економічного середовища та громадські споживчі обмеження*. Орієнтація виробничих процесів на суспільно достатній рівень транспортного забезпечення спонукає до територіального уподібнення певних галузевих економічних процесів, наближення характеристик товарно-грошової взаємодії (перш за все якості й вартості послуг) до вимог локального соціуму, тобто до просторово-соціального згладжування транспортних невідповідностей. Саме тому в області загального громадського обслуговування конвергенція [*< лат. converge – наближаюся, сходжуся*] економічних параметрів виробничих процесів стає неминучою і об'єктивно необхідною.

У комерційному секторі (четвертий специфічний принцип) зновтаки відбуваються зворотні явища, тому слід наголосити на необхідності застосування *принципу диференціації виробництва*. Мова не йде про утворення радикальних відмінностей виробничих процесів кожного перевізника, мається на увазі лише *розширення та інтенсифікація виробничих функцій з метою надання різноякісних характеристик послугам сфери пасажироперевезень внаслідок індивідуалізації споживчих вимог*. Розуміючи диференціацію [*франц. differentiation < лат. differentia – різниця, відмінність*] як складову процесу розвитку, поділяючи загальне ціле на складові частини, у зміст даного принципу вкладається і здобуття відмінностей від усередненого соціального

обслуговування, і отримання специфічних ознак кожною властивістю транспортних послуг залежно від виробника, і формування виключних додаткових складових під час контактної взаємодії з пасажиром. Отже, широке сприйняття та неоднозначність дії принципу диференціації в транспортному обслуговуванні населення сприятиме вдосконаленню якісних параметрів сфери пасажироперевезень.

Дев'ятий принцип позначає правові підстави для забезпечення базового по суті та навіть за розміром транспортного обслуговування населення і тому у своєму формулюванні містить поняття контрактації (від контракт [$<$ лат. *contractus* – угода]), що позначає момент укладання договорів, яке уточнюється залежно від особливостей юридичного закріплення виробничо-споживчих відносин.

У соціальному секторі дев'ятий за загальним підрахунком і п'ятий специфічний принцип можна позначити як *принцип дискретної контрактації*, розуміючи під ним *завчасне періодичне встановлення і договірне врегулювання характеристик транспортного обслуговування населення*. Враховуючи, що дискретність [$<$ лат. *discretus*] відображає поділені, переривчасті явища і в контексті формування вихідних підстав виконання основних функцій сферою пасажироперевезень (в частині укладання договорів) передбачає попереднє узгоджене визначення конкретних значень показників, усвідомлюється залежність процесів організації соціальних пасажироперевезень від спільних рішень зацікавлених сторін. Таким чином, за завчасно встановленими маршрутами в обговорених обсягах за пільговими тарифами забезпечується суспільно-необхідне транспортне обслуговування населення, врегульовуються питання відповідальності, встановлюються обсяги субсидіарної підтримки, а отже, збалансовуються інтереси учасників пасажироперевезень.

На відміну від попередньо обговореної, юридично нормованої і завчасно відомої діяльності соціального сектора, дев'ятий (п'ятий специфічний) принцип комерційного сектора слід позначити як *принцип безперервної контрактації*,

тобто постійного виробничо-споживчого укладання індивідуальних угод унаслідок інтерактивного узгодження персоніфікованих послуг сфери пасажироперевезень. Під час безпосередньої взаємодії перевізника з потенційним пасажиром відбувається обговорення обопільних бажань і можливостей, остаточно формуються параметри майбутнього обслуговування, які й позначаються в укладеному договорі. Зрозуміло, що в такому разі носієм контрактації стає проїзний квиток або інший документ, що підтверджує спроможність угоди та здійснення фінансових розрахунків, але це не змінює загального змісту договірних відносин.

Попередні три принципи окреслюють правила споживчої і виробничої поведінки в умовах соціалізації та комерціалізації економічних відносин та встановлюють основоположні ідеї, дотримання яких допомагає найкраще врегулювати протилежні інтереси та забезпечити досягнення цілей різних за своїм змістом концепцій суспільного розвитку. Але в межах суспільно-транспортного взаємозв'язку визначення якісних особливостей формування попиту і пропозиції недостатньо для вирішення питань кількісного охоплення товарно-грошовою взаємодією кола економічних суб'єктів. У цьому зв'язку надзвичайно важливим є визначення специфіки прояву у сфері пасажироперевезень так званого принципу вилучення. Складність поставленого завдання полягає у встановленні місця послуг сфери пасажироперевезень в типології суспільних благ. Між тим, раніше проведені дослідження, що позначили роль транспортного обслуговування населення в процесі суспільного розвитку, дозволили з упевненістю вважати сферу пасажироперевезень частиною як економічної, так і соціальної системи держави, визначили часткову приналежність галузевих послуг до квазісуспільного сегмента економіки і тим самим логічно підвели до поки умовного відокремлення соціального та комерційного секторів, свідчать про необхідність певного обмеження відсторонення індивідуумів від користування галузовими послугами. Очевидно, що такого роду врегулювання ринку пасажирських

перевезень необхідне, а значить, і можливе тільки в соціальному секторі системи суспільно-транспортної взаємодії.

Таким чином, виникає різне трактування змісту *десятого принципу* (шостого специфічного) у соціальному і комерційному секторах. У соціальному секторі – як *принципу заохочування виробників* з розумінням під ним обмеження вилучення споживачів з відповідним заохочуванням виробників до надання послуг сфери пасажироперевезень суспільно достатньої якості. У комерційному секторі – як *принципу вилучення споживачів*, а отже, й ззовні необмежене відсторонення неплатоспроможних індивідумів від користування послугами сфери пасажироперевезень з формуванням суто економічних відносин.

Варто наголосити на особливому значенні саме цього принципу у методологічному аспекті врівноваження суперечностей. У ньому не лише зосереджується головний зміст усіх попередніх загальних і специфічних правил збалансування, а й відображається суть підходу до забезпечення реалізації попередніх фундаментальних умов утворення соціально-економічної рівноваги у сфері пасажироперевезень. Саме на рівні надання відповіді на питання про характер застосування принципу вилучення: або в необмеженому його поданні з обов'язковістю формування суто економічних відносин і тим самим вилучення неплатоспроможних споживачів з кола користувачів, або в лімітуванні дії механізму вилучення, спрямованому на розширення обсягів споживання і необхідності заохочування виробників до збільшення масштабів надання суспільно-достатніх за якістю, але суспільно-необхідних за кількістю послуг сфери пасажироперевезень. Від вирішення питання щодо застосування того або іншого контексту останнього принципу залежить вибір попередніх з оголошених принципів формування економічних відносин, а отже, шлях врівноваження суспільно-транспортних суперечностей у певному соціально-економічному середовищі виходячи з позначених вихідних передумов.

Отже методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, що ґрунтується на поєднанні базових положень концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки, передбачає запровадження *сервісної соціально орієнтованої парадигми* формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень (рис. 2.8).

Сервісної – в наслідок належності сфери пасажироперевезень до сфери послуг та неминучості подальшої кастомізації обслуговування пасажирів в контексті суспільних тенденцій розвитку сервісної економіки. Соціально орієнтованої – у зв'язку з необхідністю виконання підприємствами пасажирського транспорту соціальних завдань із забезпечення доступності пасажироперевезень та невідворотністю соціалізації діяльності в контексті суспільних тенденцій розвитку соціально-орієнтованої економіки.

Зміст *сервісної соціально орієнтованої парадигми* формування економічних відносин полягає у *наданні пасажирам максимально-можливого сервісу з урахуванням соціального навантаження за умови досягнення в сфері пасажироперевезень стану економічної рівноваги.*



Рис. 2.8. Визначення змісту сервісної соціально орієнтованої парадигми формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Тобто за умови дотримання Парето-оптимальних пропорцій формування організаційно-економічного потенціалу (раціонального цілеспрямованого використання наявних економічних ресурсів) підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг.

Таке розуміння процесів функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту зокрема і сфери пасажироперевезень в цілому дозволяє урахувати поляризовані економічні інтереси, виявлені з позицій суперечливої єдності вимог сучасних суспільних трансформацій. Крім того, в наведеному визначенні сервісна соціально орієнтована парадигма формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень, тісно пов'язується з домінантою умови економічної врівноваженості, а отже виключає можливість неефективної діяльності, економічної розбалансованості та деструктивного формування додатної вартості та сприяє відновленню відтворювальних процесів підприємств пасажирського транспорту.

Запропоноване визначення економічної рівноваги з урахуванням специфіки організації економічної діяльності у сфері пасажироперевезень позначає критерій обґрунтування концептуальних засад та розробки науково-методичних основ забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

2.5. Висновки за розділом 2

1. Логічним продовженням статистико-аналітичного узагальнення закономірностей функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту став науковий пошук теоретичних основ досягнення економічної рівноваги, що системно порушується у сфері пасажироперевезень. Виходячи з того, що досягнення економічної рівноваги забезпечує мінімальні основи, а наявність ефективних точок її формування утворює розширені можливості економічного зростання і розвитку, було сформульовано методологічні положення подальшого дослідження:

По-перше, специфіка сфери пасажироперевезень, а саме той факт, що економічні відносини, які виникають в процесі обслуговування пасажирів, не лише дуальні («споживач – виробник») та суто економічні, а й соціальні («споживач – виробник – держава» та «держава – споживач – виробник»), спонукає до розгляду рівноваги поза межами задачі індивідуального вибору з позицій вибору колективного.

По-друге, не випадковість дисбалансу показників економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, обумовлює можливість уточнення змісту проблеми забезпечення ефективності через поняття економічної рівноваги. В такому разі одне з головних методологічних положень дослідження полягає у забезпеченні таких умов обслуговування пасажирів, за якими господарство підприємства пасажирського транспорту переходить від одного врівноваженого стану до іншого без порушення процесів відтворення.

По-третє, диференціація умов формування економічних відносин та відокремлення різних цільових задач обґрунтовує необхідність дослідження проблеми ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту, а отже умов досягнення економічної рівноваги у сфері пасажироперевезень з позицій Парето-оптимальності.

2. Шляхом синтезу змісту категорій «сфера пасажироперевезень» і «економічна рівновага», сформульованих методологічних положень дослідження та розкритої специфіки галузевого врівноваження була виявлена сутність поняття «економічна рівновага сфери пасажироперевезень». Відповідно до авторського визначення економічна рівновага сфери пасажироперевезень – це стан взаємного погашення впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням сукупності економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів, та дотриманням Парето-оптимальних пропорцій у формуванні організаційно-економічного потенціалу підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг.

3. Ураховуючи, що діяльність підприємств пасажирського транспорту є економічною діяльністю з надання послуг пасажирам, водночас однією з задач діяльності є соціальна задача, дослідження економічних інтересів суб'єктів сфери пасажироперевезень було засновано на запропонованому автором науково-методичному підході, що ґрунтується на інтерпретації базових положень концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки в контексті обслуговування пасажирів. Було виявлено суперечливість вимог до обсягів, вартості та якості обслуговування та обґрунтовано необхідність відокремлення на підприємствах пасажирського транспорту загального користування діяльності, що здійснюється для вирішення комерційних та соціальних завдань.

4. Виходячи з методологічних положень дослідження та здобутків наведених теоретичних концепцій було сформовано комплекс запитань, відповіді на які були покладені в основу формулювання принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, а саме: «Яка має бути ідеологія збалансування потреб?» (Суто ринкова? Лише соціально-спрямована? Або консолідуюча вимоги обох підходів?), «Як побудувати організаційні зв'язки?» (З вилученням певних структур? Або із забезпеченням їхньої взаємодії?), «Як зорієнтувати функціональний поділ?» (Спрямувати до розвитку сервісних функцій? Надати функціям винятково суспільного змісту? Обмежити області дії кожного з наведених варіантів?), «Як створити прозорі умови реалізації завдань сфери пасажироперевезень?» (Забезпечити адміністративне врегулювання суспільно-транспортних суперечностей? Впровадити економічні інструменти збалансування протиріч? Створити умови ефективного застосування будь-яких нормативних важелів?), «Як побудувати систему повноважень в управлінні поточним функціонуванням і стратегічним розвитком підприємств пасажирського транспорту?» (Надати планово-адміністративного спрямування? Уможливити саморозвиток підприємництва? Допустити обмежену комерціалізацію?), «На чому ґрунтувати визначальні підстави для прийняття рішень та здійснення дій?»

(Підпорядковувати соціальним інтересам суспільства? Надати економічного змісту і базувати на критеріях раціональності?), «На чому засновувати процеси споживання?» (Орієнтувати на суспільно-достатні кількісно-якісні параметри? Задовольняти вимоги окремого користувача з відповідним ускладненням функціонально-споживчих властивостей транспортних послуг?), «Які тенденції підтримувати у виробництві?» (Наближення до загально визначеного рівня організації пасажирських перевезень? Технологічного розшарування, виходячи з вимог окремих соціальних груп і найповнішого задоволення колективних та індивідуальних запитів?), «В якому режимі здійснювати правове врегулювання товарно-грошових відносин під час суспільно-транспортної взаємодії?» (Відокремлено за врахованою множиною користувачів? Або по кожному споживачу безпосередньо?), «Як врегулювати проблему конкурентного і споживчого вилучення?» (Створювати умови обмеженого вилучення економічних суб'єктів? Припускати необмежене ринкове вилучення осіб з учасників економічних відносин?).

5. Розподіл зазначених питань за рівнями ідеології, організації, регулювання і формування товарно-грошових відносин дозволив сформувати цілісну систему методологічних принципів, що включає в себе загальні принципи забезпечення ефективності та принципи господарювання специфічні для комерційних та соціальних умов обслуговування пасажирів.

6. Було виділено загальні принципи на рівні:

- ідеології – соціально-економічний компроміс;
- організації – структурна комплементарність, функціональна локалізація, інформаційний прагматизм;

спеціальні принципи щодо соціально-спрямованої діяльності:

- рівень регулювання – соціальне підприємництво, економічна відповідальність,

- рівень формування товарно-грошових відносин – субсидіарне споживання, конвергенція виробництва, дискретна контракція, заохочування виробників;

щодо комерційно-спрямованої діяльності:

- рівень регулювання – бізнес-зорієнтованість, соціальна відповідальність,

- рівень формування товарно-грошових відносин – персоніфіковане споживання, диференціація виробництва, безперервна контракція, вилучення споживачів.

В цілому представлені методологічні принципи дозволяють визначити вихідні теоретичні положення щодо формування правил поведінки соціально-економічних суб'єктів при комерціалізації та соціалізації діяльності, дотримання яких дозволяє відновити відтворювальні процеси та створити умови для сталого розвитку перевізників.

7. Наукове обґрунтування сутності поняття «економічна рівновага сфери пасажироперевезень», виявлення поляризованих економічних інтересів з позицій суперечливої єдності вимог сучасного суспільного розвитку та розкриття методологічних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту дозволило сформулювати зміст сервісної соціально орієнтованої парадигми формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень – надання пасажирам максимально-можливого сервісу з урахуванням соціального навантаження за умови досягнення стану економічної рівноваги. Наведений зміст сервісної соціально орієнтованої парадигми урахує загальновизнані тенденції розвитку суспільства з позицій узгодження об'єктивних можливостей перевізників та суб'єктивних очікувань пасажирів і розвиває теоретичні основи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в сучасних економічних реаліях.

РОЗДІЛ 3. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

3.1. Концептуальні засади забезпечення економічно ефективного обслуговування пасажирів

Сфера пасажироперевезень є складовою соціальної та економічної систем і відображає загальні тенденції суспільного розвитку. Масштаби та видова структура транспортного обслуговування населення трансформуються в умовах взаємодії з навколишнім соціально-економічним середовищем. Реагуючи на зміну добробуту та соціального захисту громадян, збільшується або, навпаки, зменшується рівень транспортної рухомості.

Зважаючи на вагоме суспільне значення, послуги сфери пасажироперевезень у своєму кількісному, якісному, вартісному змісті одночасно набувають ознак індикатора та фактора соціально-економічного зростання. На підставі значень показників сфери пасажироперевезень формується уявлення про ступінь місцевого, регіонального або навіть загальнодержавного розвитку. А від розгалуженості транспортних комунікацій, стану транспортних засобів, технологічного рівня організації залежать властивості перевезень (перш за все спроможність і час подолання певних відстаней (як наслідок, швидкість переміщення та територіальна доступність), комфорт і сервіс), а отже, ступінь розвиненості споживчої вимогливості пасажирів, виробничий потенціал і перспективи розширення та змістовного уточнення діяльності економічних і соціальних об'єктів.

Належність системи транспортного обслуговування населення до сфери послуг очевидна і не викликає заперечень. А отже, не можна не погодитися з необхідністю забезпечення стійкого і сталого розвитку сфери пасажироперевезень в контексті кастомізації економіки. Між тим, необґрунтоване суцільне наповнення галузевої економічної діяльності

надмірним соціальним змістом в умовах відсутності цілісного і адекватного суспільному навантаженню механізму врегулювання суперечностей обумовлює господарську розбалансованість і деструктивний характер функціонування сфери пасажироперевезень.

Виникає *загальногалузевий суспільно-транспортний парадокс: виявляється підприємствам пасажирського транспорту, з одного боку, необхідно виконувати глобальне соціальне замовлення, з іншого – задовольняти вимогливі індивідуальні запити і забезпечувати високий рівень сервісу.*

Усвідомлення суперечливості і водночас необхідності детального роз'яснення зазначеного судження викликає справедливе питання: Але як можна вимагати від перевізників відповідності світовим стандартам, а від сфери пасажироперевезень у цілому прогресивного сучасного зростання, якщо такого роду процеси штучно стримуються, обмежуються можливості самоорганізації, а відповідні правові інститути або недостатньо досконалі, або не діють, або взагалі відсутні?

Зорієнтувати та у визначеному ступені дати відповідь на парадоксальне питання дозволяють формулювання раніше визначених методологічних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту. Завдяки їм з концептуального позначення фундаментальних аспектів функціонування і розвитку діяльності у сфері пасажироперевезень у суперечливих умовах соціально-економічного середовища створюється загальна картина раціональної внутрішньої організації та зовнішньої взаємодії, головним змістом якої є поділ, а основним завданням – органічне поєднання на перший погляд слабко сумісних частин у взаємоузгоджене ціле.

Принциповість саме таких теоретичних установок пов'язана із сутнісною відмінністю базової цільової зорієнтованості завдань транспортного забезпечення населення, які в межах соціальної системи спрямовані на створення умов доступного (у всіх розуміннях цього поняття) пасажиропереміщення, в межах економічної системи – на взаємовигідну

виробничо-споживчу взаємодію. І хоча глобально за обома підходами результати функціонування сфери пасажиро-



Рис. 3.1. Перший (загальногалузевий) суспільно-транспортний парадокс у контексті взаємозалежності послуг підприємств пасажирського транспорту і соціально-економічного середовища

Джерело: розроблено автором

перевезень однакові та полягають в організації перевезень і наданні додаткових послуг, їхнє змістовне наповнення дуже різне, як наслідок – відрізняються функціональні завдання та механізм функціонування в цілому.

Виходячи з принципу соціально-економічного компромісу, обидві цілі шляхом взаємних поступок та уточнення процесів їхнього досягнення мають

бути узгоджені, тим самим врегульовані утворені виробничо-споживчі суперечності.

Треба зазначити, що в умовах стихійного збалансування протилежних вимог економічні відносини виникають лише між виробником і споживачем – у сфері пасажироперевезень переважно між перевізником і пасажиром. Кожний окремий прояв виробничо-споживчої взаємодії відбивається на загальній сукупності зв'язків, структурно-функціональна зміна якої, у свою чергу, впливає на майбутні взаємні вподобання. Але, як уже було зазначено раніше, градієнт розвитку такого роду відносин може бути різним і багато в чому визначатися комплексом базових положень і вихідних правил.

Якщо зазначена взаємодія підпорядкована ідеологічним положенням, систематизованим у концепції сервісної економіки, тобто спрямована на індивідуалізацію і персоніфікацію обслуговування, діалоговий і інтерактивний виробничо-споживчий зв'язок і технологізацію та інформатизацію виробництва за умови врахування споживчих потреб і стандартизації товарних властивостей, тоді відносини у площині «споживач – виробник» є відносно автономними, не потребують застосування специфічних регуляторів та підпорядковані дії загальних для будь-яких видів діяльності правових інститутів. У такому випадку мова йде про взаємодію платоспроможного і вимогливого споживача із самостійним у прийнятті рішень суб'єктом господарювання, а локалізація такого роду відносин відбувається у комерційному секторі сфери пасажироперевезень.

За схемою формування головних властивостей послуг сфери пасажироперевезень вимогливість споживача в такому разі стосується кожної із зазначених характеристик, при цьому чітко позначається потрібна для подолання відстань (але це скоріше похідна ознака, що залежить від пунктів відправлення і прибуття, а головним чином від наступного параметра, а саме), достатньо жорстко обмежується період часу, отже приймається необхідна швидкість переміщення, деталізуються питання стосовно рівня комфорту та

характеру сервісу. Платоспроможність визначає ступінь вимогливості не лише пасажирів, а й виробника, намагання якого до максимізації потенціалу доходності спонукає до диференціації та ускладнення пропозиції. Як наслідок, створюються умови для формування у сфері пасажироперевезень *сукупності послуг, кількісно обмежених якістю.*

Якщо в економічні відносини втручаються суспільні інтереси, як інтереси не окремої людини, а спільні вимоги соціуму, взаємодія підпорядковується ідеологічним положенням концепції соціально орієнтованої економіки, проголошується перевага критеріїв соціальної справедливості, солідарності і субсидіарності зв'язків, загальної доступності та суспільно прийнятної якості соціальних благ, до яких у певній мірі належать послуги сфери пасажироперевезень. При цьому перевезення здійснюються попри низьку платоспроможність окремих категорій пасажирів, і не лише здійснюються, а навіть зростають до суспільно необхідного рівня.

У такому випадку економічна система сфери пасажироперевезень частково набуває ознак соціалізації, відносини «споживач – виробник» розширюються за рахунок держави, формуються між обмежено платоспроможними пасажирів і обмежено вільними у прийнятті рішень перевізниками та локалізуються у соціальному секторі сфери пасажироперевезень. У такому разі об'єктом концентрації уваги і виробника, і споживача стають базові властивості обслуговування, при цьому важливість швидкості та часу зменшується, головними стають кількісні параметри перевізної діяльності, як наслідок створюються умови для формування іншої *сукупності послуг сфери пасажироперевезень, кількісно не обмеженої якістю, але обмеженою суспільною необхідністю.*

В аспекті соціалізації діяльності підприємств пасажирського транспорту слід розкрити зміст поняття «базові властивості обслуговування», точніше визначити категорію, що є носієм цього змісту. Мова йде про базову (основну)

якість, яка за теорією привабливості якості Н. Кано «відповідає обов'язковим характеристикам продукції / послуги», що вважаються природними [418, с. 33]. Якщо такі властивості є, «то захоплення це ні в кого не викликає, але якщо їх немає, то обуренню і невдоволенню немає меж». За висновками Н. Кано виконання вимог споживачів щодо базових властивостей обслуговування не сприяє збільшенню споживчої цінності послуги, проте при цьому невиконання – різко знижує.

Враховуючи принципи врівноваження виробничо-споживчих суперечностей та логіку формування економічних відносин і кількісно-якісних параметрів, утворюються підстави для проголошення *першого з постулатів* [< лат. *postulatum* – вимога] соціально-економічного врегулювання, а саме: припущення або дійсно вимоги, що *обидва підходи мають право на існування в межах сфери пасажироперевезень і в умовах спільної реалізації передбачають спів- (по суті компромісне) існування* (рис. 3.2).



Рис. 3.2. Формування змісту першого постулату виробничо-споживчого врегулювання відносин сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Між тим, розуміння компромісної основи локальної взаємодії та побудови відносин у різних площинах залежно від важливості перевезень у суспільному середовищі не достатньо для усвідомлення цілісності всієї діяльності сфери пасажироперевезень.

Поки що мова йшла про економічну взаємодію без набуття загального соціального значення і відбудову зв'язків за схемою «споживач – виробник» (віддаючи перевагу саме споживачу, беручи за основу умови кастомізації) та з отриманням такого роду змісту і подовженням ланцюга зв'язків з додаванням ланок або у напрямі «споживач – виробник – держава», якщо вагомості набувають перевезення в цілому (так, за певним маршрутом, з конкретною

частотою руху, у визначеному періоді часу та за зниженими тарифами, але саме такого роду транспортне обслуговування в цілому), або у напрямі «держава – споживач – виробник», якщо у центрі уваги спільноти є окремі категорії громадян (найменш захищені в економічному сенсі). Проте таке відособлене, хоча й узгоджене, розуміння умов існування різних секторів сфери пасажироперевезень декілька одностороннє, вузьке і недостатнє.

З метою надання цілісності окремому, хоча й погодженому, поданню специфічних умов побудови кожного виду економічних відносин виникають вагомі підстави для формулювання *другого з постулатів* виробничо-споживчого врегулювання, що містить пропозицію, відповідно до якої *сегменти виділені згідно з протилежними підходами до організації обслуговування пасажирів повинні не лише співіснувати, а й доповнювати діяльність один одного* (рис. 3.3).

Однак лише визнання необхідності двосекторної організації відносин з комплементарним розумінням цілісності сфери пасажироперевезень не може остаточно пояснити спосіб утворення та уточнення зв'язків у частках універсуму ([<лат. *universum* – все] або образ дії в межах кожного елемента цілого).

Знов повертаючись до принципів врегулювання поляризованих економічних інтересів, слід детальніше зупинитися на остаточному з них, а саме:



Рис. 3.3. Формування змісту другого постулату виробничо-споживчого врегулювання відносин сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

на принципі вилучення, що підбиває підсумки сукупності основних правил організації внутрішньогалузевих відносин та відображає головну методологічну відмінність утворення зв'язків. По суті він зводиться до відсторонення окремих потенційних пасажирів із кола реальних користувачів послуг сфери пасажироперевезень за ознакою платоспроможності.

Можливість застосування цього принципу в чистому вигляді, обмеження його дії і, отже, допущення транспортного обслуговування не- або недостатньо

платоспроможного населення дуже важливе в контексті пошуку концептуальних основ подальшої побудови механізму збалансованого функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Але сприйняття вказаного принципу у загальновизнаному формулюванні не дозволяє встановити спрямованість врівноваження, визначити об'єкти і суб'єкти впливу. Інакше розуміється його значення у сегментному розрізі.

У комерційному секторі сфери пасажироперевезень принцип вилучення споживачів відповідає вимогам сервісної економіки та вилучає утворення не вигідних для обох сторін відношень.

У соціальному секторі сфери пасажироперевезень обмежується та переформулюється у принцип заохочування виробників і це дуже важливо для створення збалансованих умов надання перевізником не вигідних, але суспільно необхідних послуг.

Тому без надання додаткових пояснень, однак усвідомлюючи важливість принципу вилучення, встановлюється ***третій з постулатів*** виробничо-споживчого врегулювання, який містить припущення *«спосіб встановлення економічних відносин у кожному з виділених сегментів сфери пасажироперевезень різний, а отже, по-різному виявляється вплив на транспортне виробництво і споживання»* (рис. 3.4).

Якщо орієнтуватися на синтезоване сприйняття змісту усіх постулатів виробничо-споживчого врегулювання, то різні уявлення про цілі функціонування сфери пасажироперевезень, виражені через концепції сервісної та соціально орієнтованої економіки, розглянуті в форматі транспортного обслуговування населення, дозволяють точніше уявити рух від комерціалізації до соціалізації та у зворотному напрямі.

Деталізуючи зміст припущень, які у прикладному сприйнятті набувають характеру вимог, за допомогою співвідношення основних суспільних явищ, дешифровки (як відновлення розуміння) сутності економічних процесів та чіткого і лаконічного формулювання головних відмінностей їхнього

протікання,

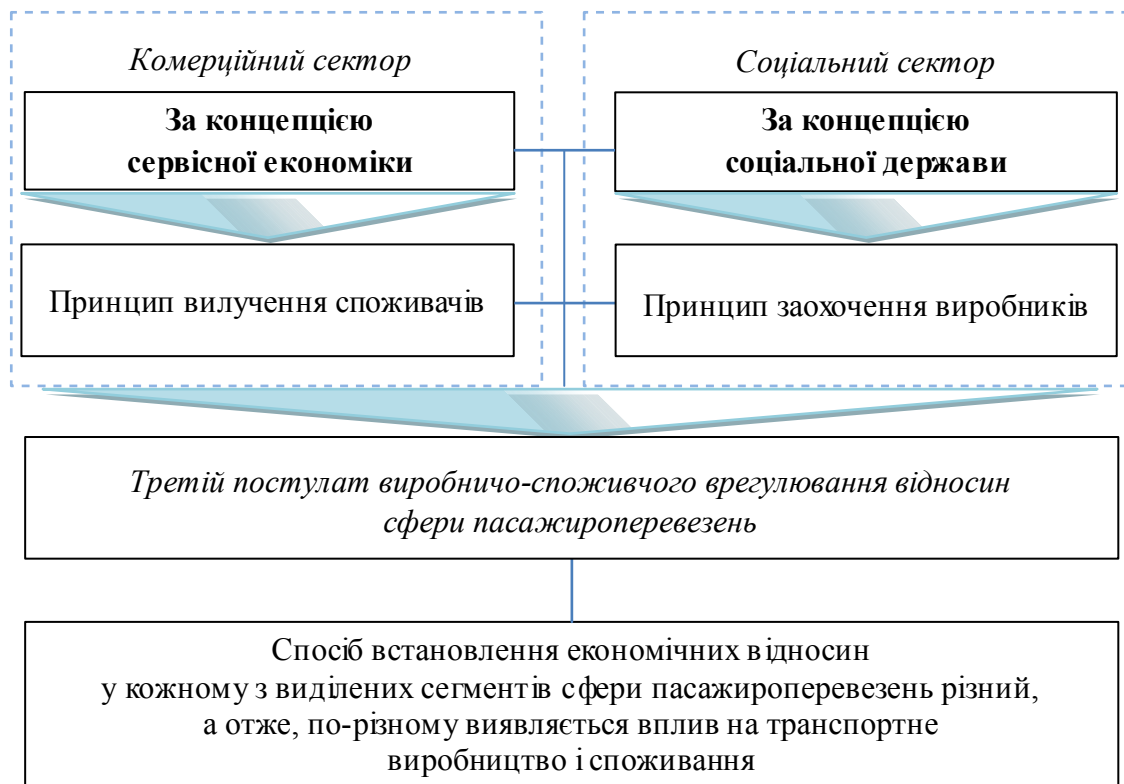


Рис. 3.4. Формування змісту третього постулату виробничо-споживчого врегулювання відносин сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

формується мережа символічних узагальнень і ціннісних установок, яка дозволяє вивільнити процес прийняття рішень від неадекватних вихідній ситуації схильностей до сприйняття майбутніх подій (очікування прибутку в соціальному секторі, невиконання солідарних зобов'язань в умовах перехресного субсидіювання за рахунок інших видів діяльності) та забезпечити стійкий цілеспрямований характер побудови системи економічних відносин [107].

В інтересах утвердження можливостей досягнення економічно ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту у схильній до соціалізації сфері пасажироперевезень сукупність економічних відносин доречно виразити через зв'язки, що виникають у змішаній системі «споживач – виробник – держава», яка припускає формування зв'язків за будь-якими схемами (наданням комерційних послуг – у площині «споживач – виробник», соціальне обслуговування пасажирів – у площині «споживач – виробник – держава» або «держава – споживач – виробник»).

Наступний крок полягає у зверненні до категоріального апарату, сформульованому раніше і частково представленою в обґрунтуванні постулатів виробничо-споживчого врегулювання. За допомогою систематизації онтологічних уявлень та організації окремих змістовних складових у спільне поняття та ґрунтуючись на сформульованій раніше сервісній соціально орієнтованій парадигмі формування соціально-економічних відносин в сфері пасажироперевезень можна сформулювати загальну концептуальну модель, що пов'язує постановку проблеми з методологією її вирішення, та ввести в теоретичне середовище термін «*квазісервісний*».

Етимологічна основа поняття «квазісервісний» дозволяє тлумачити його зміст через сутнісне поєднання значень слів «квазі» і «сервіс» (рис. 3.5).

Розуміючи, що «квазі» [< лат. *quasi* – нібито, начебто], як частина складних слів, наповнює їх значенням «уявний», «майже», «близько», а «сервіс» [< англ. *service* – служба] у буквальному розумінні означає надання послуг для задоволення потреб населення, то квазісервісний отримує попередній розмитий, розсіяний, навіть дифузний образ, близький до сучасного сприйняття обслуговування в його персоніфікованому, інтегративному контексті, але не тотожний йому у зв'язку з безпосереднім відношенням до квазісуспільних (змішаних) благ [< англ. *quasipublic good*]. Тобто благ:

які є «слабко (або, в усякому разі, менше) чутливими на індивідуальний попит», їхнє «виробництво... у класичному приватному секторі економіки

можна здійснювати лише частково» (Г. І. Башнянин, П. Ю. Лазур, В. С. Медведев [26, С. 471]);

«на які не може розповсюджуватися принцип вилучення» але які «забезпечують... значні вигоди переливу» і держава «заохочує їх виробництво для



Рис. 3.5. Визначення поняття «квazісервісний»

Джерело: розроблено автором

запобігання дефіциту ресурсів» за визначенням К. Р. Макконелла, С. Л. Брю

[321, Т. 1, С. 457],

за визначенням Л. І. Краснікової змішаними є блага двох видів: «на які поширюється принцип винятковості» (вилучення), «але відсутнє суперництво при їх споживанні» (виняткові суспільні блага – платні суспільні блага); які «споживаються всіма і для яких характерна висока конкурентність поряд з низькою винятковістю (тобто блага конкурентні, але невиняткові) [278, С. 34];

які розділяються «на одиниці споживання» з застосуванням «нормування, що передбачає або: визначення черговості одержання даного товару кожним бажаним», або «його стандартизацію, що фактично нехтує відмінностями у потребах і відповідно диференціацією за різними складовими (зокрема, за часом, за смаками і вподобаннями, за доходами тощо)», або «одночасно два попередні випадки» (М. Кічурчак [253, С. 308]);

що «мають ознаки як приватних, так і суспільних» благ: «споживчі властивості (якості)... можуть проявлятися з різною інтенсивністю», «відсутність конкурентного суперництва може бути відносною», «існування меж» використання обумовлює «втрату невиключеності, що разом із необхідністю обмеження в споживанні може створювати платний механізм реалізації» і тим самим виключати користувачів зі споживання (О. С. Падалка, І. С. Каленюк [369, С. 26–27]);

«призначені для задоволення колективних потреб, які неможливо визначити у грошовій формі й через це їх не може дати ринок, і які неможливо вилучити із споживання» (М. І. Диба [178, С. 335]).

Узагальнення різних за змістом визначень поняття квазісуспільних (змішаних) благ дозволяє розуміти під ними блага, що призначені для задоволення колективних потреб та, незважаючи на можливість поділу на одиниці споживання та допустимість дії принципу вилучення, в наслідок виникнення значних зовнішніх ефектів виробляються у приватному секторі економіки лише частково без ринкового обмеження споживання.

Наведені вище міркування з урахуванням етимології запропонованої категорії дозволяють доповнити буквальний зміст поняття специфічною соціально-економічною сутністю, яка, з одного боку, пояснює причини надання майже індивідуалізованих послуг, а з іншого – передбачає способи вирішення виникаючих у зв'язку з цим протиріч.

Отже, поняття *квазісервісний* позначає будь-які *процеси та явища, зорієнтовані на забезпечення суспільно необхідного за обсягом і якістю економічно вигідного перевізникам обслуговування пасажирів в змішаній системі «споживач – виробник – держава» з одночасним наданням комерційних (у площині «споживач – виробник») і соціальних послуг (у площині «споживач – виробник – держава» або «держава – споживач – виробник»).*

Звернення до даної категорії пов'язане з ідеями широкого застосування теоретичних моделей розмежування неоднорідної за своїм призначенням сукупності послуг сфери пасажироперевезень, коли завдання соціально-економічного врівноваження переносяться на окремі господарські рішення.

Оскільки формування суспільних відносин на базі квазісервісного підходу дещо відрізняється від традиційних методологічних установок, які передбачають суцільне обмеження процесів тарифоутворення, часткову компенсацію недоотриманих вигод, нормативне надання пільг і базуються швидше на адміністративному, ніж на економічному фундаменті, необхідно деталізувати і більш наочно представити пояснювальну сторону запропонованих ідеологічних положень.

Дослідження виробничо-споживчих суперечностей дозволило встановити стосовно яких головних складових процесу обслуговування населення виникають цільові неузгодженості. Виходячи з того, що протиріччя сфокусовані на проблемах:

- кількості (індивідуальне обслуговування та масове надання послуг),

- якості (комплексне, а отже, багатоскладове обслуговування та обслуговування із суспільно-достатнім рівнем якості) і

- вартості (впровадження повноплатності та реалізація за пільговими умовами),

а також зважаючи, що узагальнюючими явищами, які допускають і навіть вимагають економічного врівноваження, є вигоди і витрати, виникає можливість систематизації економічних складових сфери пасажироперевезень у вигляді моделі або матричному вигляді. При цьому матриця (з розумінням під нею [$\leq$ лат. *matricis* – матка, джерело, початок]) має форму тривимірної абстрактної, ідеалізованої моделі, зважаючи на кількість зацікавлених сторін, які отримали умовне позначення через споживача, виробника, державу (рис. 3.6).

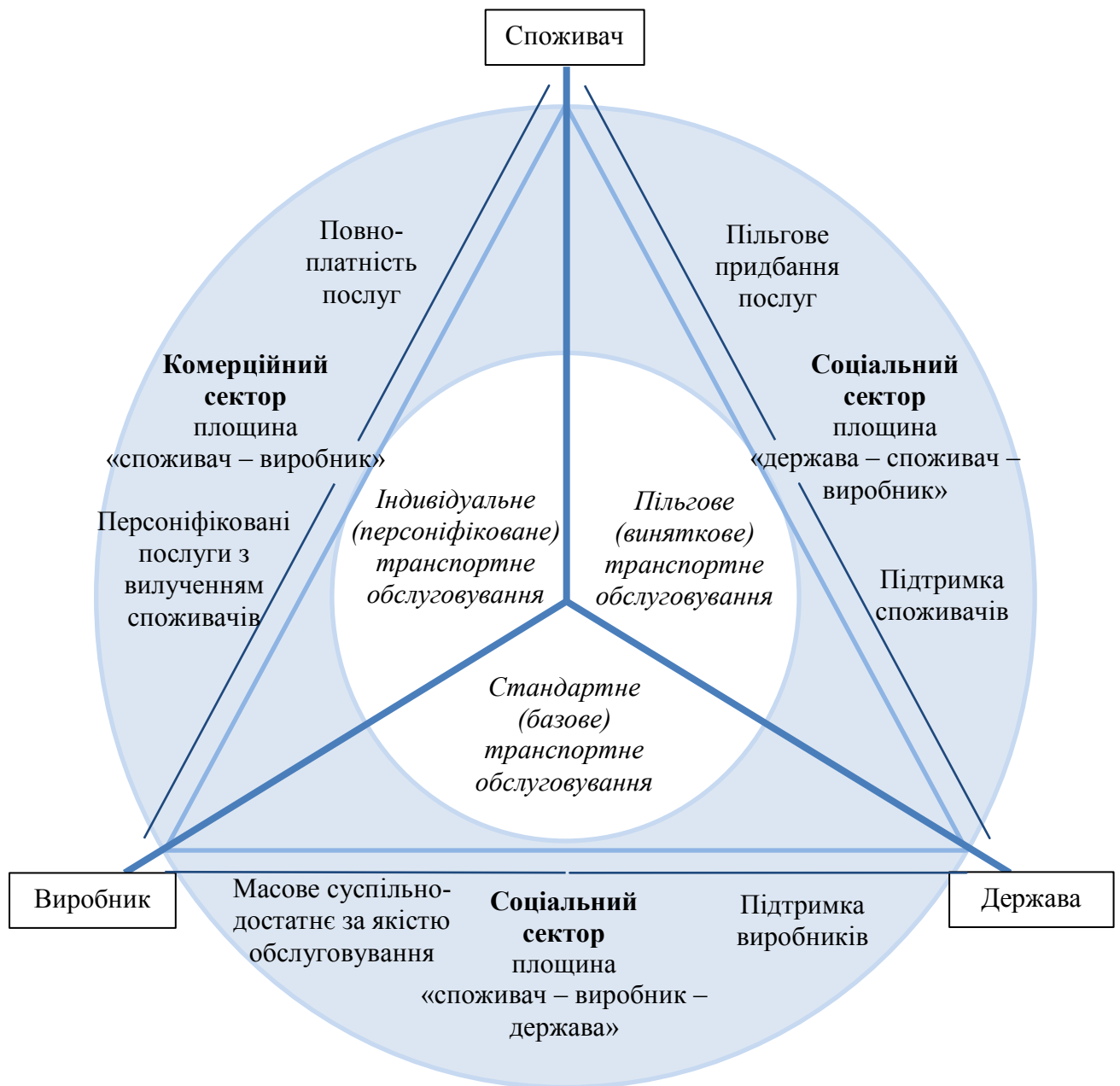


Рис. 3.6. Тривимірна модель квазісервісного забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Тривимірна модель квазісервісного забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту відображає первісну вихідну матрицю формування економічних відносин у сфері

пасажироперевезень і породжує відтворення окремих сукупностей виробничо-споживчих зв'язків за різних умов організації переміщення та додаткового обслуговування пасажирів.

Локальні форми функціонально-структурної взаємодії повністю або частково повторюють, розвивають і збагачують деталями первинну модель, сутність якої між тим зберігається, обумовлюючи інваріантність матриці відносно окремих рішень.

Можливість узагальнення фундаментальних положень у вихідній моделі означає неможливість кардинальної зміни окремих зв'язків без зміни інших. Поняття квазісервісного забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту фіксує увагу на емерджентному (припускає зміну колишніх властивостей і виникнення нових) характері утворення окремих складових, а саме:

- на допустимості розширення області дії соціального сектора або розповсюдженні суто комерційних відносин,
- на переважному наданні пільгових (виняткових), стандартних (базових) або індивідуальних (персоніфікованих) транспортних послуг,
- на можливості непринципової трансформації ідеального образу матриці за вимогами навикишнього суспільного середовища і формування її окремих втілень без зміни базових елементів [107, 111].

Таким чином, запропонований квазісервісний підхід та побудована на його основі тривимірна модель, виходячи з проблематики виробничо-споживчої взаємодії та обґрунтованих методологічних принципів розв'язання соціально-економічних суперечностей, *утворює сукупність еталонних теоретико-методологічних засад* (ідеалів і норм) забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

3.2. Проблеми узгодження економічних інтересів в сфері пасажироперевезень

Дослідження закономірностей функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту і одночасний пошук способів розв'язання виробничо-споживчих протиріч дозволили сформулювати методологічні принципи та позначити ідеологічну модель формування економічних відносин під час обслуговування пасажирів. Квazісервісна спрямованість процесів забезпечення ефективності обумовила можливість врахувати глобальні тенденції суспільного розвитку і розмежувати соціальну та комерційну складові переміщення та надання супутніх послуг із збереженням цілісності всієї сфери пасажироперевезень. Прийняті за основу принципи соціально-економічного компромісу, структурної комплементарності, функціональної локалізації та інформаційного прагматизму забезпечили єдність виробничо-споживчих зв'язків, а виділення специфічних сукупностей методологічних принципів на рівнях регулювання і формування товарно-грошових відносин дозволило розподілити і позначити фундаментальні відмінності в методології вирішення проблем функціонування та розвитку соціального та комерційного секторів [111]. Враховуючи безумовну важливість отриманих узагальнень, слід підкреслити, що таким чином було прописано лише загальне, неконкретне бачення внутрішніх і зовнішніх соціально-економічних процесів, яке не дозволяє розкрити деталі або, іншими словами, зрозуміти механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Потрібно наголосити, що в сучасній економічній літературі відсутні пояснення стосовно змісту поняття «механізм забезпечення ефективної діяльності». В енциклопедичних словниках, монографічних дослідженнях, наукових публікаціях та авторських виданнях навчальної літератури або наводиться загальна характеристика сутності ефективної діяльності, або категорія економічного механізму конкретизується сукупністю понять, що

виявляють різні аспекти його прояву, при цьому зазначеному терміну взагалі не надається пояснення.

Між тим до проблематики наявності виробничо-споживчих суперечностей та встановлення узгоджених способів їхнього розв'язання у різних контекстах, в тих або інших умовах, виходячи з необхідності вирішення певних завдань, зважаючи на виявлення різноманітних особливостей, дослідники безперервно звертаються, залишаючи поза увагою змістовну складову методико-пояснюючого поняття як такого. Тобто, перш ніж розробляти механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, треба максимально глибоко і всебічно розібратися в сутності зазначеного явища і почати при цьому необхідно з центральної категорії, а саме: з категорії механізму, нанизуючи на неї окремі предметно-уточнюючі характеристики.

Отже, «механізм» [< грец. *teschane* – машина] у загальновизнаному позаекономічному сенсі є системою тіл, призначеною для перетворення руху одного або декількох тіл в необхідні рухи інших тіл, утворює основу більшості машин та застосовується в багатьох приладах, апаратах і технічних пристроях [37]. Складається з твердого тіла, що має назву ланки, з однієї або декількох нерухомо з'єднаних деталей (окремо виготовлених частин), з яких дотичні та допускаючі відносний рух формують кінематичну (обертальну, поступальну, гвинтову або сферичну) пару, припускає застосування у перетворенні руху, крім ланок, рідкі або газоподібні тіла (гідравлічні або пневматичні механізми).

На перший погляд технічна деталізація не має прямого відношення до економічного розуміння даного поняття, але саме технократичні пояснення прояснюють фундаментальні ознаки механізму, завдяки їм стає зрозумілою:

- необхідність залучення стаціонарних *об'єктів* і
- обов'язковість формування *зв'язків* між відносно нерухомими складовими,

- а також можливість застосування різних *способів* утворення рухомого імпульсу.

Треба зауважити, що технічне тлумачення механізму передбачає опис процесу створення відповідної моделі, пояснює основи схематичного подання, регламентує прийоми позначення елементів, визначає методичні основи встановлення положення окремих частин та відповідно до кількості початкових ланок (для яких задано момент часу) визначення кількості ступенів свободи. Таке бачення також методично збагачує будь-яке інше розуміння категорії, дозволяє додати до раніше позначених складових (об'єктів, зв'язків, способів) *порядок* побудови механізму (його схематичне подання), як основи подальшого створення математичної моделі та формування бази для планування і прогнозування можливих результатів і наслідків.

Економісти щодо базового поняття висловлюються більш лаконічно та стримано. Відповідно до тлумачення, поданого в економічній енциклопедії, виданої за редакцією С. В. Мочерного, механізм є системою, пристроєм, способом, що визначає порядок певного виду діяльності [204, Т. 2, с. 355].

Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовський і О. Б. Стародубцева під *економічним механізмом* розуміють сукупність методів і засобів впливу на економічні процеси, їх регулювання [425, с. 240].

В іншому виданні за редакцією С. В. Мочерного, в економічному енциклопедичному словнику зміст категорії розширюється за рахунок надання додаткового пояснення, згідно з яким механізм є системою прямих і опосередкованих взаємозв'язків між економічними явищами і процесами, передусім між протилежними сторонами, а також між підсистемами та елементами, які виникають у різних типах економічних систем та між ними (за наявності комплексу умов). Крім того, зауважується, що «теоретичним вираженням економічного механізму є відповідна система взаємозв'язків між економічними законами і категоріями» [207, Т. 1, с. 496].

Зовсім по-іншому, з точки зору теорії ігор, сприймається зміст економічного механізму С. Б. Ізмалковим, К. І. Соніним та М. М. Юдкевич. На їхню думку, відповідно до загального визначення щодо будь-якої взаємодії між економічними суб'єктами він є формою гри чи описом того, як можуть діяти гравці і до чого приведе встановлений набір дії [239, с. 8].

Більш строге й більш математизоване формулювання пропонує Л. С. Гурвиць, визначаючи механізм як взаємодію між суб'єктами і центром, що складається з трьох стадій: кожен суб'єкт у приватному порядку посилає центру повідомлення m_i , центр, отримавши всі повідомлення, обчислює передбачуваний результат: $Y = f(m_1, \dots, m_n)$, його (Y) оголошує та, за потребою, втілює у життя [239, с. 8].

Л. І. Лопатніков надає визначення поняттю *соціально-економічного механізму* [*socio-economical mechanism*] – поняттю, що за його тлумаченням «охоплює організаційно-господарські та соціальні аспекти економіки, виражає взаємодію відповідних структур і регуляторів, які в сукупності забезпечують функціонування економічної системи» [306, с. 337].

Різноманітність наукових поглядів на сутнісне сприйняття механізму дозволяє встановити той факт, що, з одного боку, економічною спільнотою це поняття позначається відносно поверхово, надмірно лаконічно та достатньо невизначено порівняно з його технократичним розумінням, з іншого – демонструє широту його застосування і нечітку локалізацію. Через *механізм* позначається система, спосіб, сукупність методів, засобів впливу, взаємозв'язків, гра тощо, але в будь-якому випадку мається на увазі, що він *складається з часток, взаємна дія яких (по суті використання) спрямовує економічні процеси та забезпечує функціонування і розвиток*.

Проте з яких часток може бути сформованим економічний механізм?

З наведених тлумачень можна зрозуміти, що частками економічного механізму є:

- підсистеми та елементи, якщо поняття механізму прирівнюється до поняття економічної системи [207];
- методи і засоби впливу, якщо призначенням механізму є регулювання [425];
- способи, коли механізмом визначається порядок здійснення економічної діяльності [204];
- дії у грі [239], якщо механізм сприймається як опис;
- центр та суб'єкти [239], коли змісту механізму надається переважно інформаційне тлумачення;
- аспекти економіки [306], якщо механізм описує взаємодію структур і регуляторів;
- або взагалі будь-які процеси і явища, закони та категорії [207].

Тобто залежно від ступеня теоретико-методологічного узагальнення і предметно-ідеологічного застосування змінюється змістовне наповнення окремого економічного механізму. А отже, в загальному сприйнятті понятійно-категоріального апарату коректніше говорити не про економічний механізм (тому що єдності у його поданні та формуванні не існує, як не існує й універсальних умов його реалізації), а про економічні механізми.

Важливість цього висновку підтверджує той факт, що Нобелівська премія з економіки 2007 р. була присуджена Л. Гурвицю, Р. Майєрсу та Е. Маскіну «за створення основ теорії оптимальних механізмів» [366], в офіційному формулюванні категорія представлена саме у множині. Зважаючи на цей факт, в економічній науці висвітлені різні за призначенням, відособлені за областю застосування та відмінні за категоріями наповнення економічні механізми.

Найбільш наближеним до поняття економічного механізму є *господарський механізм*, який, згідно з визначенням С. В. Мочерного, є системою «основних форм, методів і важелів використання економічних законів, вирішення суперечностей спільного способу виробництва, реалізації власності, а також всебічного розвитку людини й узгодження її інтересів з

інтересами колективу, класу, суспільства» [204, Т. 1, с. 269]. За іншою думкою – є сукупністю «організаційних структур та конкретних форм і методів управління, а також правових норм, за допомогою яких реалізуються діючі в конкретних умовах економічні закони, процес відтворення» [425, с. 466–467].

Фундаментальний аналіз свідчить, що ведуться певні суперечки щодо ототожнення або навпаки роз'єднання змісту понять господарського і економічного механізму, визнається теоретико-методологічна нечіткість при з'ясуванні окремих елементів, відірваність від реалій практики, відсутність чіткої характеристики та еволюції в процесі розвитку [204], але усвідомлення факту різноманітності економічних механізмів дозволяє стверджувати, що господарський механізм є одним із загальної сукупності економічних механізмів, як і будь-який інший.

Важливим моментом для більш чіткого пізнання природи, а отже, і призначення економічних механізмів є встановлення функцій господарського механізму, серед яких виділяють: використання економічних законів, розв'язання відносин власності, передусім власності на засоби виробництва, всебічний розвиток людини, її потреб, інтересів, стимулів, узгодження економічних інтересів [204, Т. 1, с. 270]. Розуміючи, що зазначена функціональна гуманізація господарського механізму відповідає духу сучасної соціальної орієнтації економіки (а зовсім не економічному механізму як такому, виходячи з економічного сенсу, спрямованому на задоволення, скоріше, споживчих потреб громадян), а врахування економічних законів є не стільки передбаченим наслідком, скільки принципом побудови, *центральним базисом сукупності функцій економічних механізмів треба визнати узгодження економічних інтересів*, перш за все (якщо розглядати окремо господарський механізм) відносин власності.

Одним з видів економічних механізмів є *фінансовий механізм*, вагоме значення якого обумовило велику поширеність застосування та різноманіття тлумачень. Під фінансовим механізмом розуміється і «комплекс спеціально

розроблених і законодавчо закріплених форм і методів створення та використання фінансових ресурсів для забезпечення економічного розвитку і соціальних потреб громадян» [204, Т. 3, с. 817], і сукупність «фінансових стимулів, важелів, інструментів, форм і способів регулювання економічних процесів і відношень» [425, с. 457], або (в іншому поданні) видів і форм організації фінансових відносин, умов і методів обчислення при формуванні фінансових ресурсів, утворенні та використанні грошових фондів цільового призначення [523], і «п'ять взаємопов'язаних елементів, що сприяють організації, плануванню і стимулюванню використання фінансових ресурсів: фінансові методи, фінансові важелі, правове, нормативне та інформаційне забезпечення» [277]. Але всі визнають його складовою частиною господарського механізму, яка (як і ціле) використовується для впливу на економіку і соціальну сферу [204, 425, 523 та інші]. Фінансовий механізм сам по собі неоднорідний та відповідно до структури фінансової системи втілюється у фінансовий механізм підприємств (організацій, установ), страховий механізм, бюджетний механізм, кредитний механізм і т. д., у кожному з яких згідно з функціональним призначенням виділяють ланки: мобілізації фінансових ресурсів, фінансування, стимулювання та ін. Отже, *незважаючи на різноманіття економічних механізмів, об'єднуючою умовою їхнього формування є вплив на економічну і соціальну системи суспільства.*

Про багатогранність та розмаїття економічних механізмів свідчить той факт, що лише в економічній енциклопедії крім господарського і фінансового механізмів надається визначення поняттям кредитний механізм, який ще й уточнюється у механізмі банківського кредитування та механізмі іпотечного кредитування, механізм банкрутства підприємства, механізм використання економічних законів, механізм дії економічних законів, механізм викупу акцій, механізм менеджменту цілей, механізм грошової трансмісії, механізм забезпечення економічної безпеки, механізм захисту інтелектуальної власності, механізм зменшення основних економічних ризиків, механізм оподаткування,

механізм ціноутворення, механізм природокористування та ін. [204, Т. 2, с. 106, 355–372]. Це підкреслює коректність подання категорії як «економічні механізми».

Враховуючи отримані висновки, необхідно ще раз повернутися до математичного трактування економічних механізмів. Зокрема звернути увагу на те, що в контексті формалізації акценти у тлумаченні цього поняття зміщуються в бік апріорності раціональної (рівноважної) поведінки індивідуальних суб'єктів [239, с. 8] і необхідності фіксації певної рівноваги [239, с. 12]. А це означає, що *академічне поняття економічних механізмів має вийти за межі простої побудови, яка допускає у формуванні не оптимальність, не ефективність, не рівновагу. Необхідно зрушити цільову установку з впливу на соціальні та економічні системи як такого (у його широкому як позитивному, так і негативному розумінні), на забезпечення, як мінімум, врівноваженого і, як максимум, ефективного та оптимального стану економічних відносин, тому що сама природа економічних механізмів передбачає забезпечення стану рівноваги, а раз рівновага є фундаментальним принципом їхнього формування, треба наголошувати не на пошуку механізмів урівноваження, а уточнювати лише характер виникаючих суперечностей, і в даному випадку вести мову про «соціально-економічні механізми», отже, прирівнювати поняття соціально-економічних механізмів до поняття механізмів соціально-економічної рівноваги.*

Отже, **соціально-економічні механізми** в цілому й у сфері перевезення пасажирів зокрема, є різновидом економічних механізмів і *являють собою сукупність базових установок, послідовна реалізація яких забезпечить збалансування соціальних і економічних інтересів та створить умови для стабільного функціонування і розвитку.* При цьому під соціальними варто розуміти не лише індивідуальні споживчі потреби, а й завдання суспільної організації (рис. 3.7).

Основне призначення соціально-економічних механізмів сфери пасажироперевезень полягає у збалансуванні поляризованих інтересів і виникаючих у процесі взаємодії розбіжностей, що передбачає їхню видову деталізацію залежно від локалізації контактних зв'язків [117, 144].

Виходячи із загальної тривимірної моделі квазісервісного забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, виробничо-споживча взаємодія виникає в змішаній системі «споживач – виробник – держава» у декількох напрямках.

Перший напрям охоплює зв'язки «споживач – виробник» і, локалізуючись у комерційному секторі, передбачає взаємодію, засновану на принципах бізнес-зорієнтованості, соціальної відповідальності, персоніфікованого споживання, диференціації виробництва, безперервної контрактації та вилучення споживачів.

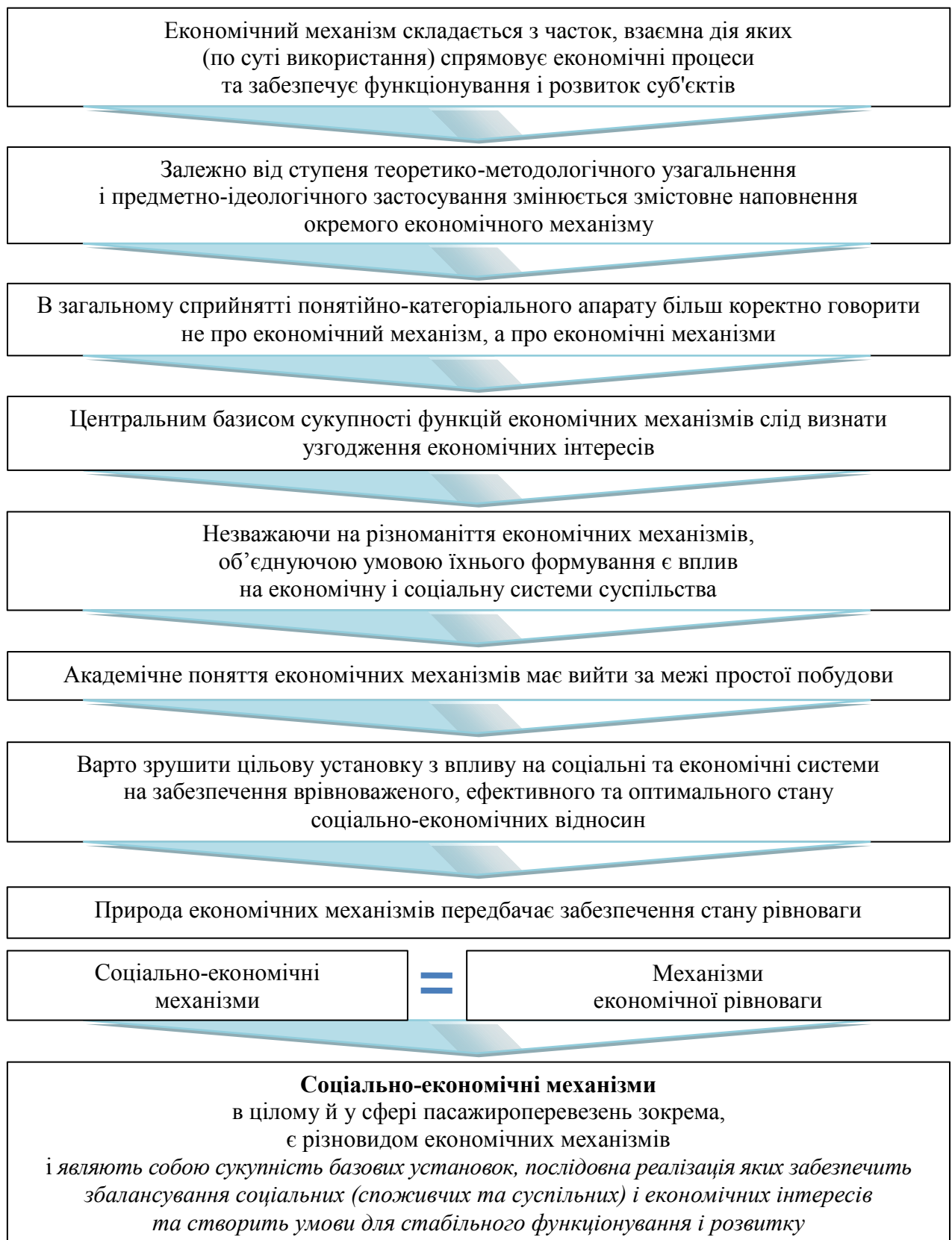


Рис. 3.7. Узагальнення змісту поняття соціально-економічних механізмів

Джерело: розроблено автором

Другий напрям обумовлює формування зв'язків, а значить і відповідних механізмів, у площині «споживач – виробник – держава» і поряд з третім напрямом взаємодії між ланками «держава – споживач – виробник», формуючись у соціальному секторі, функціонує за принципами соціального підприємництва, економічної відповідальності, субсидіарного споживання, конвергенції виробництва, дискретної контрактації та заохочування виробників.

Посегментний поділ сфери пасажироперевезень позначає межі застосування декількох видів соціально-економічних механізмів, які у звичному розумінні належать до механізмів ринкової самоорганізації (що передбачає врегулювання за рахунок так званої «невидимої руки ринку») і державного регулювання, але в контексті транспортного обслуговування населення вимагає певної адаптації та уточнення (рис. 3.8).

Можливість застосування суто ринкових механізмів і спеціальних механізмів державного регулювання визначається класом товарів і послуг або належністю продукту, що виготовляється, до приватних, суспільних або змішаних благ.

Раніше підкреслювався квазісуспільний характер частини послуг сфери пасажироперевезень, але не зазначалося, які саме складові транспортного обслуговування населення і в якій мірі можуть бути під патронатом держави. Виділення змішаних благ у системі перевезень і супутнього обслуговування пасажирів належить до задач, що не мають однозначної відповіді але потребують вивчення в межах теоретичного і прикладного аналізу.

Отже, одна з головних проблем формування механізмів урегулювання соціально-економічних суперечностей в сфері перевезення пасажирів зводиться до встановлення критеріїв *розмежування послуг між комерційним і соціальним секторами*. Згідно з узагальненнями О. Я. Рубенштейна, в *теорії суспільних благ* [*< англ. public goods*] під опікою держави перебувають товари і послуги, що генерують екстернальні ефекти, продукти природних монополій, товари і

послуги, що несуть у собі потенціал інформаційної асиметрії [446, с. 14], продукти, які страждають «хворобою цін» (коли на певних етапах витрати

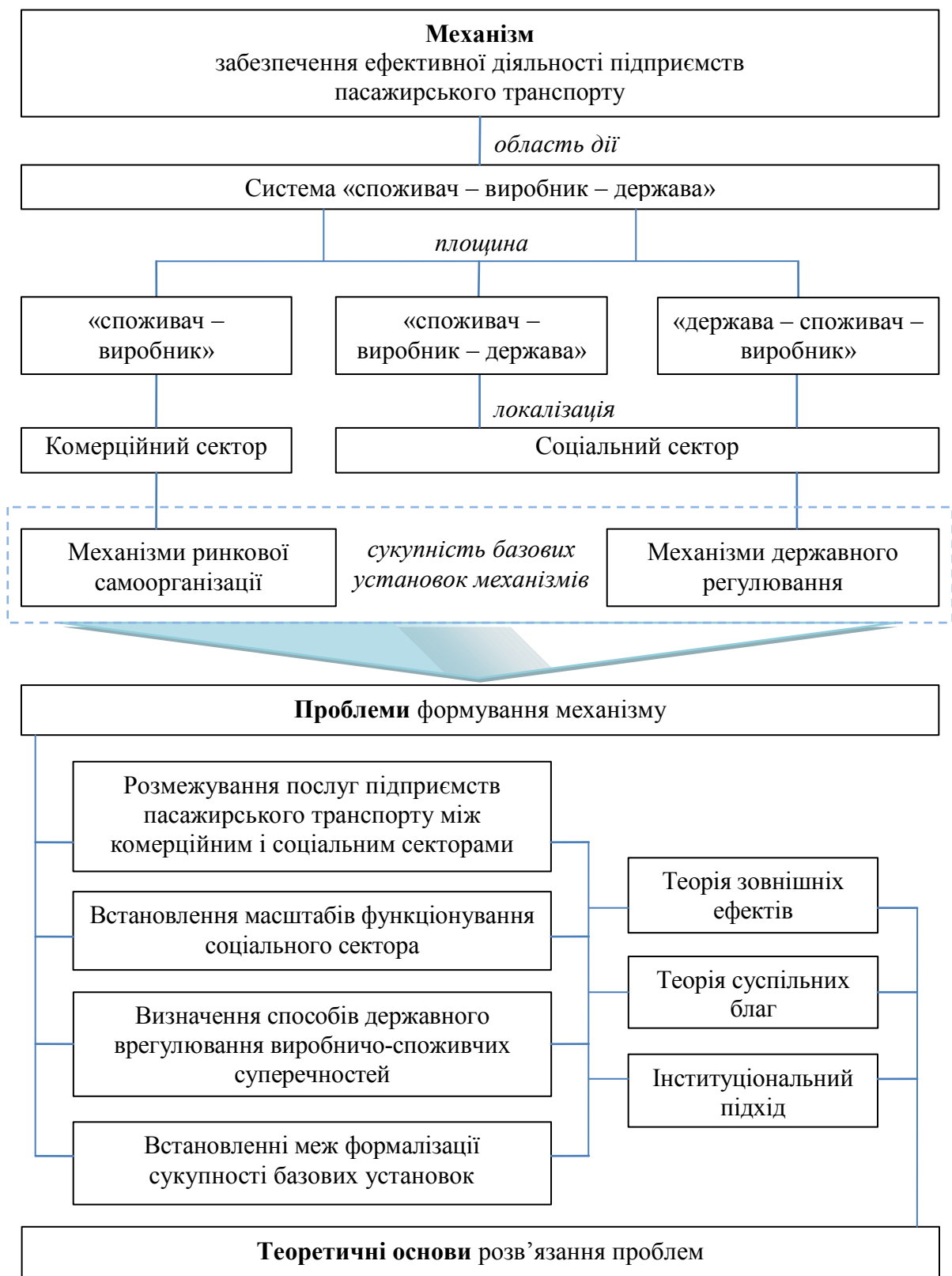


Рис. 3.8. Проблеми формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту і теоретичні основи їхнього розв’язання

Джерело: розроблено автором

виробництва зростають швидше, ніж ціни на кінцевий продукт) [446, с. 15], а також товар і послуги, попит на які з боку приватних осіб відстає від бажаного суспільством [447, с. 48]. Отже, для того, щоб визначитися з необхідністю або навіть з можливістю державної підтримки і віднести до соціально-економічних механізмів сфери пасажироперевезень механізми державного регулювання, треба перш за все вивчити проблематику виникнення *зовнішніх ефектів* [англ. *externalities*] у системі транспортного обслуговування населення.

Інша проблема побудови соціально-економічних механізмів у сфері пасажироперевезень відтворює класичне питання, що стосується будь-яких соціально корисних благ і складається з двох взаємопов'язаних питань: «як визначити оптимальний обсяг суспільного блага і якими мають бути податкові внески індивідуумів, щоб забезпечити компенсацію державних витрат»? [447, с. 45].

У контексті сфери пасажироперевезень мова йде про *встановлення масштабів функціонування соціального сектора і визначення способів державного врегулювання виробничо-споживчих суперечностей*. При цьому варто зауважити, що центральні економічні рішення для ринків, які генерують екстернальні ефекти, були запропоновані А. Пігу і полягають у доцільності субсидування виробництва благ при утворенні зовнішньої економії, і обкладення податком виробників товарів і послуг у випадку виникнення зовнішніх витрат. А зважаючи на складність адресної прив'язки податків до виробництва і споживання конкретних товарів і послуг, субсидії виробникам можуть бути замінені на трансферти споживачам [446, с. 18]. Немає причин вважати, що настільки загальними теоретичними ствердженнями пропонується універсальний формат вирішення подібних проблем, але є підстави думати, що існуюча методологія дозволить відобразити найбільш прийнятні способи державного регулювання виробничо-споживчих протиріч у соціально-економічних механізмах сфери пасажироперевезень, однак це вимагає більш глибокого вивчення.

Ще одна проблема формування соціально-економічних механізмів у сфері пасажироперевезень пов'язана з необхідністю *встановлення меж формалізації сукупності базових установок*. Треба нагадати, що економічні механізми передбачають регламентацію ланок, зв'язків, способів, схем побудови, отже вимагають відпрацювання певної сукупності правил економічної поведінки, крім того, враховуючи соціальну вагомість сфери пасажироперевезень, неоднорідність формування відносин (необхідність розмежування соціального і комерційного секторів) та наявність специфічних виробничо-споживчих суперечностей, у деяких випадках (зокрема щодо переміщень і супутнього обслуговування населення) потребують формалізації додаткових (поза загальними для будь-яких видів економічної діяльності) положень і введення спеціальних норм, і у такому сенсі теорія економічних механізмів може бути розглянута з точки зору інституційного підходу.

Взагалі *інституційний підхід* [< англ. *institutional approach*] передбачає вивчення функціонування економічної системи, при якому основна увага приділяється ролі соціальних, політичних і економічних інститутів [306]. Проте сутність інституту розуміється по-різному. Лауреат Нобелівської премії з економіки 1993 р. Д. Норт (присуджена Д. Норту і Р. Фогелю «за нове дослідження економічної історії за допомогою економічної теорії та кількісних методів для пояснення економічних і інституційних змін» [366]) розглядає інститути як «конструкції, створені людською свідомістю» [358, с. 137], або як набір правил поведінки індивідуумів, що поділяються на формальні (закони, конституції) і неформальні (договори, кодекси поведінки) обмеження та фактори примусу (інститут приватної власності, інститути громадянського суспільства та ін.), а під інституційним розвитком економіки розуміє результат взаємодії інститутів (визначають правила гри) та організацій (гравців) [358].

Між тим, відповідно до визначення поняття інституціоналізму [< лат. *institutum* – установа], наданого С. В. Мочерним, до інститутів належать корпорації, держава, профспілки [204, Т. 1, с. 657]. Іншої думки дотримується

Е. Шоттер, розглядаючи інститут, як рівновагу у вирішенні проблем кооперації і координації повторюваної взаємодії, тобто, як низку рівноважних стратегій суб'єктів взаємовідносин [239, с. 22–23]. А. Є. Шаститко у монографічному дослідженні, узагальнюючи всі прийняті визначення, до інститутів відносить формальні і неформальні правила, створені людьми, а також механізми, що забезпечують їх дотримання [551, с. 160]. Зважаючи на різницю у поглядах у процесі відпрацювання базових установок соціально-економічних механізмів, більш обґрунтовано дотримуватися широкого розуміння поняття інституту та, погоджуючись з позицією Л. С. Гурвиця, за якою «терміном «інститут» можуть бути позначені як правила, так і результуючі формати поведінки» [239, с. 23], передбачати формування сукупності норм, регламентуючих процеси функціонування і розвитку, і санкцій, що забезпечують їхнє дотримання.

Сфера пасажироперевезень є особливою областю діяльності підприємств транспорту, яка в умовах соціально орієнтованої економіки вимагає активного соціально-економічного збалансування. Досягненню рівноваги, виходячи з рівня суспільного запиту, що визначає гранично можливі та необхідні масштаби перевізної діяльності, перешкоджають процеси ринкової самоорганізації, які супроводжуються зовнішніми часто дисонансними проявами в системі транспортного обслуговування населення. Розуміння природи такого роду явищ дозволяє позначити орієнтири у встановленні інтенсивності та форм координації ринкових процесів. А оцінка ступеня розбіжностей між негативними і позитивними відхиленнями сприяє відпрацюванню об'єктивних і найбільш дієвих способів досягнення цільових завдань суспільного розвитку.

Варто підкреслити, що в процесі функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту, як сукупності взаємопов'язаних елементів, комплексна дія яких формує стійкі транспортні зв'язки і забезпечує переміщення населення всередині країни та за її межі, виникають, посилюються або загасають, однак постійно присутні зовнішні позитивні та негативні явища.

Зовнішні ефекти (так звані *екстерналії* [$<$ англ. *externalities*], ε), що є неминучим наслідком рішень, прийнятих у сфері пасажироперевезень для задоволення інтересів перевізника і пасажирів без урахування супутніх умов існування економічного об'єкта, приводять до формування витрат або вигод у третій стороні – окремих суб'єктів або всього суспільства, що не бере участь у прийнятті рішень.

Зовнішні витрати (негативні *екстерналії*, ε_e) залежно від характеру впливу сфери пасажироперевезень умовно поділяються на два різновиди:

- *екологічні* (ε_{ee}), пов'язані із станом навколишнього середовища, досягнутим в процесі споживання транспортних послуг (забрудненням атмосфери, загрозою здоров'ю населення, розміром антропогенного навантаження на довкілля) – складаються з усіх витрат у сфері природокористування, необхідних для зменшення негативного екологічного впливу і забезпечення достатнього рівня екологічної безпеки територій;

- *урбаністичні* (ε_{eu}), випливають із зосередження населення, економічного та культурного життя суспільства у містах і викликані наявністю загрози руйнування міських будівель та споруд внаслідок і залежно від інтенсивності експлуатації транспортної мережі – в даному контексті урбаністичні витрати є витратами на виконання ремонтних робіт і відновлення попереднього стану міських об'єктів.

Екологічні й урбаністичні складові разом формують загальну суму зовнішніх витрат сфери пасажироперевезень:

$$\varepsilon_e = \varepsilon_{ee} + \varepsilon_{eu}.$$

При цьому обидві складові і як наслідок усі *зовнішні витрати мають техногенну природу* і виникають у зв'язку з тим, що функціонування транспорту в цілому і сфери пасажироперевезень зокрема негативно впливає на навколишнє середовище: забруднює водойми, земельні ресурси й атмосферу, руйнує будівельні об'єкти, є визначальною умовою виникнення дорожньо-

транспортних пригод. Причому ступінь негативного впливу транспорту на екологічні та соціальні системи досить суттєва.

До *зовнішніх вигод (позитивних екстерналій, ϵ_y)* належать можливі недоотримані надходження ($\mathcal{Y}$), виникнення яких передбачає забезпечення загальної вартісної доступності та відносної необмеженості (або порівняно невеликої обмеженості) в споживанні транспортних послуг, як наслідок сприяє безперешкодному досягненню пунктів призначення, переважно пов'язаних або з виробництвом, або із споживанням населенням матеріальних і нематеріальних благ, а значить з явним задоволенням додаткових економічних інтересів суспільства (*виробничо-споживча частина зовнішніх вигід, ϵ_{yp}*) та з певним соціокультурним задоволенням населення (*соціокультурна частина зовнішніх вигід, ϵ_{yn}*).

Як наслідок *природа утворення зовнішніх вигід має явно виражений соціально-економічний характер*, а загальна сума також утворюється з двох складових:

$$\epsilon_y = \epsilon_{yp} + \epsilon_{yn}.$$

Можливі, проте не отримані внаслідок обмеженості транспортного обслуговування в умовах суто ринкової організації економічних відносин у сфері пасажироперевезень, вигоди можна умовно віднести до втрат, що збільшують масштаби зовнішніх негативних екстерналій, а у випадку надання державної підтримки та розширення діяльності сфери пасажироперевезень у соціально-необхідному масштабі – до суспільних вигід, що компенсують негативні екстерналії та погашають величину зовнішніх витрат (рис. 3.9).

Статичний *розмір зовнішніх витрат і зовнішніх вигід визначається масштабістю пасажиропотоку та структурною організацією і техніко-технологічною специфікою складових сфери пасажироперевезень.*

Але якщо (відповідно до сучасного стану розвитку системи формування і оприлюднення офіційних статистичних даних) зовнішні витрати дослідити

складно але можливо (хоча далеко не чітко і лише частково), то встановити зовнішні вигоди не є можливим навіть у незначній мірі.

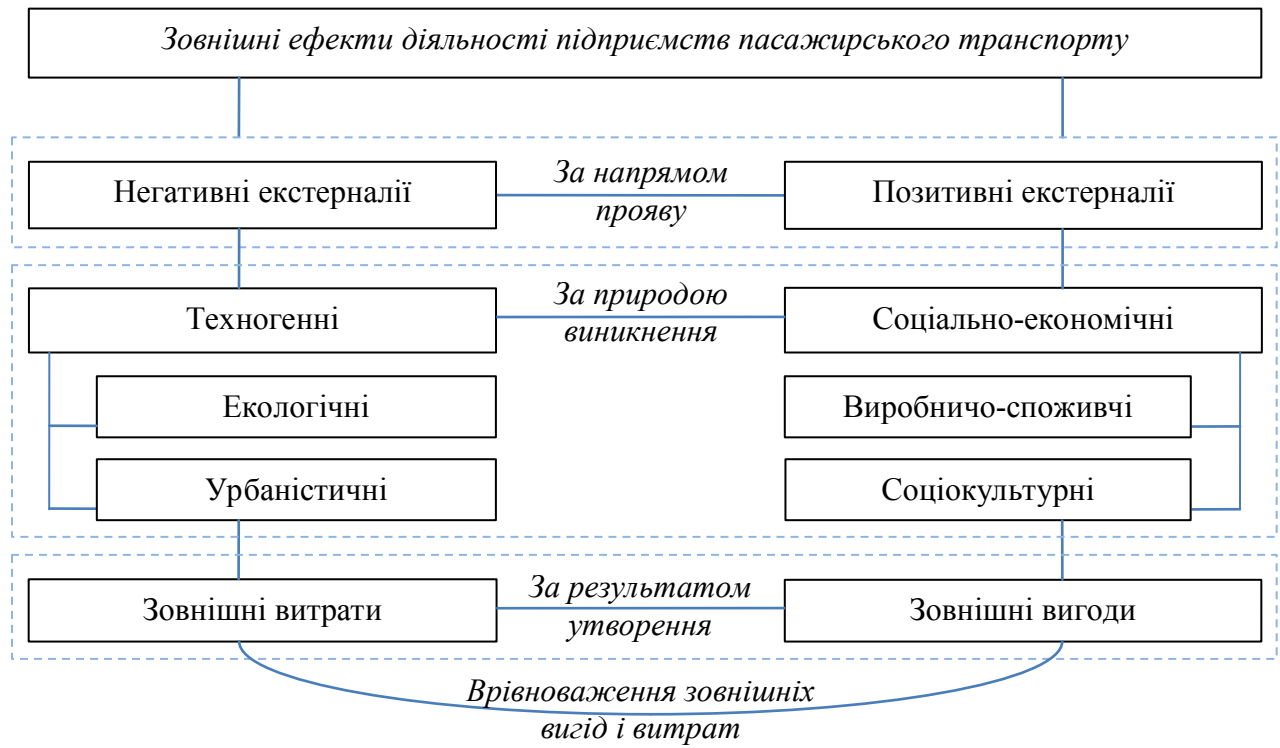


Рис. 3.9. Формування зовнішніх ефектів діяльності підприємств пасажирського транспорту до рівня врівноваження

Джерело: розроблено автором

Між тим, зазначене твердження має відношення до обох видів екстернальних виявлень, а отже, очевидним є досягнення рівності:

$$|\varepsilon_y, \varepsilon_e| = f(\sum AL_k, y_k, \beta_{tk}),$$

де $\sum AL_k$ – пасажирообіг підприємств сфери пасажироперевезень, як сумарний пасажирообіг всіх видів транспорту за умови, що k позначає вид транспорту (індивідуальний або загального користування, залізничний, автомобільний та ін.);

U_k – частка k -го виду транспорту в загальному пасажирообігу;
 β_{itk} – величина техніко-технологічних характеристик k -го виду транспорту.

Пасажирські перевезення, які в більшості випадків концентруються навколо так званих районів тяжіння, де зароджуються, поєднуються, розпорошуються і поглинаються пасажиропотоки, є одним з основних джерел шуму і вібрації, а також теплового і хімічного забруднення навколишнього середовища. Особливо різко подібні дії відчуються у великих містах, зростаючи за мірою збільшення щільності населення. Щорічно з відпрацьованими газами в атмосферу надходять сотні мільйонів тонн шкідливих речовин.

Дорожня мережа, особливо поблизу міських агломерацій, внаслідок відведення земельних ділянок під транспортні комунікації та викидів у процесі експлуатації рухомого складу, негативно впливає на цінні сільськогосподарські угіддя. Відпрацьовані гази двигунів містять складну суміш з більше двохсот компонентів, серед яких безліч канцерогенів. Шкідливі речовини надходять у повітря практично в зоні дихання людини. У результаті шкідливого впливу погіршується здоров'я населення, отруюються ґрунти і водойми, страждає рослинний і тваринний світ. Розвиток сфери пасажироперевезень неминуче супроводжується зростанням аварійних ситуацій.

Сучасний стан проблеми дорожньо-транспортного травматизму, як однієї з основних проблем людства в ХХІ столітті, охарактеризовано учасниками конференції з питань транспорту, безпеки руху і здоров'я, як «світова ДТП-епідемія з важкими медико-соціальними наслідками» (за даними Всесвітньої доповіді про попередження дорожньо-транспортного травматизму, 2004 р.). Дорожньо-транспортні пригоди займають перше місце у світі за кількістю загиблих у групі осіб менше 45 років, друге – за кількістю травмованих і третє місце – серед причин смертності населення світу (після серцево-судинних і онкологічних захворювань) [362].

На підтвердження зазначеної раніше закономірної залежності величини

зовнішніх витрат від обсягів діяльності та структурної і техніко-технологічної організації сфери пасажироперевезень варто зазначити наступне.

По-перше, *зовнішні витрати зростають із збільшенням кількісних параметрів роботи транспортних об'єктів*. Очевидно, що не дивлячись на зниження обсягів відправлення (перевезення) пасажирів транспортом загального користування у 2013 р. щодо даних 2007 р. на 2215 млн чол. або 25,1 %, загальні масштаби діяльності сфери пасажироперевезень за більш тривалий період (2013–2003 рр.) тільки збільшуються. Якщо у 2003 р. підприємствами транспорту загального користування було перевезень 3778,2 млн пас, то у 2013 р. майже у двічі більше – 6812,3 млн пас. Пік пасажирообігу спостерігався у 2008 р., коли порівняно з 2003 р. було виконано на 51,5 млрд пас. км (на 53,8 %) більше, проте до 2013 р. відбулося зниження до 132,5 млрд пас. км або на 14,8 млрд пас. км (на 10,0 %) порівняно з даними пікового періоду. Крім того, як уже зазначалося раніше, активно розвивається індивідуальний пасажирський транспорт, масштаби діяльності якого не відображаються в офіційній статистичній звітності.

По-друге, *зовнішні витрати залежать від технічних характеристик рухомого складу і технологічних особливостей його експлуатації, у тому числі ступеня прояву людського фактора*. Необхідно зазначити, що до головних джерел забруднення навколишнього середовища і споживачів енергоресурсів відносять автомобільний транспорт та інфраструктуру автотранспортного комплексу. Нафтопродукти, продукти зносу шин, гальмівних накладок, хлориди, що використовуються для запобігання обмерзання дорожніх покриттів, забруднюють придорожні смуги і водні об'єкти. Викиди в атмосферу за обсягом більш ніж на порядок перевершують викиди від залізничних транспортних засобів. Відпрацьовані гази двигунів внутрішнього згоряння містять понад 200 різних хімічних сполук, серед яких і канцерогенні. Тільки один легковий автомобіль за рік експлуатації виділяє в середньому 800 кг оксиду вуглецю, біля 40 кг оксидів азоту, біля 200 кг отруйних вуглеводнів,

викидає в атмосферу 1 кг свинцю у вигляді аерозолі, споживаючи при цьому більше чотирьох тонн кисню. У сумарних викидах забруднюючих речовин автотранспорту, з урахуванням індивідуальних транспортних засобів, 5,5 % становлять оксиди азоту, 9,4 % – вуглеводні, 85,1 % – оксид вуглецю. У світовому балансі забруднень на нього припадає основна частка (54 %); щорічний викид шкідливих речовин тільки від автомобілів складає 20 млн т оксидів азоту, 50 млн т вуглеводнів і 200 млн т оксиду вуглецю [531].

У багатьох містах викиди автотранспорту переважають над викидами стаціонарних джерел і складають 65 % всіх антропогенних викидів. Такий великий внесок створюється не тільки за рахунок збільшення автомобільного парку, а й у результаті зниження промислових викидів при закритті підприємств і скорочення виробництва. Автомобільні викиди здійснюються в нижньому шарі атмосфери і, отже, більшою мірою, ніж промислові впливають на стан повітряного басейну. У курортних зонах, де автотранспорт є основним джерелом забруднення повітря, його викиди складають більше 95 %. Один автомобіль при пробігу 15 тис. км спалює в середньому 2 т палива, біля 26–30 т повітря, у тому числі 4–5 т кисню, що в 50 разів більше потреб людини, при цьому викидає в атмосферу 93,6 % оксиду вуглецю, 85,0 % оксидів азоту і 89,8 % вуглеводнів [65].

Швидке зростання чисельності автомобільного парку посилює супутні автомобілізації негативні процеси, які особливо гостро проявляються у великих містах. За даними Державної служби статистики України, обсяги викидів підприємств транспорту та зв'язку від стаціонарних джерел забруднення становлять 4,7 % по всіх забруднюючих речовинах та 3,4 % по діоксиду вуглецю. Серед транспортних засобів за обсягом викидів лідирують автомобілі, на долю яких у 2010 р. припало 90,9 % (2,3 млн т) усіх забруднень від пересувних джерел. Із загальної кількості викидів автотранспорту 74,0 % (1,7 млн т) становлять викиди автомобілів, що перебувають у приватній власності населення. Решта (52,4 тис. т, або 2,0 %) є викидами залізничного транспорту,

11,3 тис. т, або 0,4 % – водного, 11,6 тис. т, або 0,5 % – авіаційного та 157,4 тис. т, або 6,2 % – виробничої техніки [208].

Автотранспорт визнано найнебезпечнішим в аспекті створення аварійних ситуацій та виникнення дорожньо-транспортних пригод. Так, на 1 млрд пас. км на залізничний транспорт припадає 2 загиблих, на повітряний – 6, на автомобільний – 20 осіб [362]. За даними Державної служби статистики України в 2009 р. в автодорожніх катастрофах загинуло 5348 чол., травми різного ступеня тяжкості отримали 45 675 чол. Серед постраждалих у ДТП частка загиблих становить 11,7 %, що в кілька разів перевищує аналогічні показники економічно розвинених країн. Тяжкість наслідків (кількість загиблих на 100 потерпілих) складає в середньому 12 чол., тоді як аналогічний показник у європейських країнах (Німеччина, Англія, Франція) коливається від 2 до 6 осіб [362].

По-третє, *зовнішні витрати збільшуються при формуванні пропорцій виробництва і розподілу всередині транспортної системи під дією винятково ринкових факторів в умовах не еквівалентного патерналізму* (від [франц. *paternalisme* < лат. *paternus* – батьківський] у визначенні покровительство, опіка). Як наслідок виникають структурні зрушення в бік індивідуального автомобільного транспорту, які в умовах державного утримання та безкоштовного використання автодоріг посилюються за рахунок більш динамічного розповсюдження автомобільного транспорту загального користування. У результаті суто ринкового формування структури транспортного обслуговування у сфері пасажирських перевезень і з урахуванням підтримки розвитку й усіх негативних наслідків експлуатації автомобільного транспорту (порівняно більш високий негативний екологічний та урбаністичний вплив) неминуче виникають додаткові суспільні витрати. І реальні витрати виробництва для суспільства складаються з індивідуальних витрат транспортних підприємств і зовнішніх витрат, спрямованих на усунення негативних наслідків структурних зрушень внутрішньосистемного характеру.

Виходячи з вище наведеного [106, 119], виникає питання щодо необхідності зміни акцентів у системі державного регулювання соціально-економічних процесів у сфері пасажироперевезень. Під час пошуку відповідей треба враховувати, що проблема забезпечення зрівноваженого функціонування і розвитку галузі, оптимального для виробника, споживача і суспільства, носить неоднозначний характер. З одного боку, потребують співставлення зовнішні витрати, пов'язані з техногенним впливом експлуатації транспортної мережі, із зовнішніми вигодами від забезпеченням загальнодоступного та безперешкодного переміщення населення, що у випадку утворення позитивного ефекту вимагає регуляторного втручання. З іншого – потребує оцінки існуюча система державної підтримки, за якою створюються виняткові умови для випереджального розвитку автоперевезень (як на автомобільному транспорті загального користування, так і на приватному автотранспорті) порівняно із суто ринковими умовами організації залізничних, водних та повітряних маршрутів, більш того обмежаними державним регулюванням пасажирських тарифів (на залізничному транспорті).

Зважаючи на характер найбільш поширеної форми державного патерналізму (утримання та відносно безкоштовної (не для суспільства, а для перевізника) експлуатації автомобільних доріг) виникає **другий (внутрішньогалузевий) суспільно-транспортний парадокс**: виявляється, з одного боку, функціонування автомобільного транспорту супроводжується утворенням найвагомішої складової зовнішніх витрат, з іншого – саме автомобільним транспортом найбільше опікується держава (рис. 3.10).

Висуваючи парадоксальне зауваження і оцінюючи отримані висновки з позицій традиційної державної політики, можна, певним чином перефразувавши цитату, висловитися словами Д. Кейнса і підкреслити, що деякі теоретики, пов'язані з поширеною практикою, будуть коливатися між думкою, що вказана невідповідність невірна (стверджуючи про відсутність парадоксальності, але про наявність об'єктивної необхідності), і переконанням, що в даному

узагальненні немає нічого нового [446, с. 26]. Між тим, утримання автомобільних доріг фінансується суспільством за допомогою держави і так само фінансуються наслідки їхньої активної експлуатації і компенсуються проблеми бурхливого розвитку автомобільних перевезень.

Проте логіка, заснована на раціональному підході, та принципи методологічного індивідуалізму, викладені економічною теорією, свідчать про

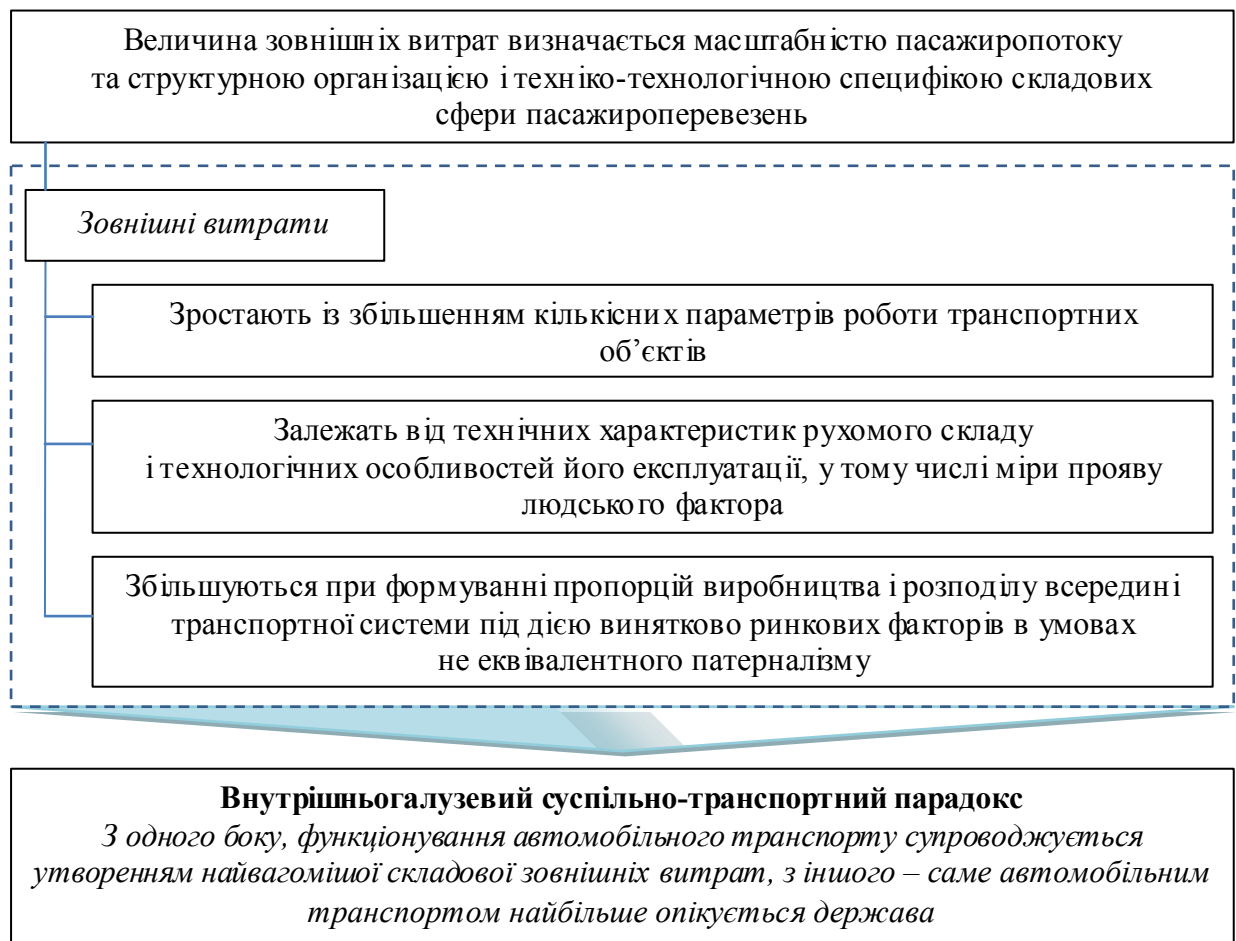


Рис. 3.10. Другий (внутрішньогалузевий) суспільно-транспортний парадокс у контексті факторів впливу на рівень зовнішніх витрат

Джерело: розроблено автором

необхідність надання субсидій в ситуаціях можливого виникнення позитивних ефектів і обкладення податком виробників товарів і послуг, що породжують зовнішні витрати. Однак існуючі реалії демонструють той факт, що зовнішні витрати сфери пасажироперевезень концентруються саме там, де формуються фонди державної підтримки, таким чином, *суспільство платить двічі* – не вирішивши адекватно проблему фінансування інфраструктури автомобільного транспорту, утримує відповідні шляхи сполучення, і витрачає на усунення негативного екологічного та урбаністичного впливу автомобільних перевезень.

Між тим, слід звернути увагу, що існує теоретична можливість виправданості таких дій і вона виникає тоді, коли *суспільні витрати на патронат соціального блага разом з витратами на компенсацію негативного впливу значно менші одержуваних соціально-економічних вигод*. Формально, у теоретичному сенсі, будь-яка мотивація державної підтримки змішаних благ, більш того величина суспільного внеску у розвиток сфер виготовлення соціально-необхідних товарів і послуг, розкривається через залежність позитивних і негативних екстернальних виявлень і в контексті сфери пасажироперевезень може бути описана за допомогою рівняння:

$$E_{sy} \leq sy = \varepsilon_y - \varepsilon_e,$$

- де E_{sy} – витрати суспільства на підтримку соціального сектора або перевізників, що виробляють послуги сфери пасажироперевезень, надання яких понад індивідуального запиту населення обумовлює виникнення позитивного суспільного ефекту (звідси й нижній індекс позначення такого роду витрат – sy – суспільний ефект, що утворився внаслідок перевищення зовнішніх вигод y над зовнішніми витратами α);
- ε_y – позитивні екстерналії або зовнішні вигоди від функціонування і розвитку соціального сектора;
- ε_e – відповідно негативні екстерналії або зовнішні витрати.

Перевищення зовнішніми вигодами зовнішніх витрат є досить вагомим мотивом, але не достатнім у випадку недієвості принципу вилучення і відношення певної економічної діяльності до сфери чисто суспільних благ. Зважаючи на зазначене і розуміючи, що інфраструктура автомобільного транспорту належить до природних монополій, як наслідок експлуатація автомобільних доріг виявляє властивості продукції даної категорії, значна увага держави щодо їхнього утримання згідно з поширеною практикою і усталеною думкою є цілком виправданою. Проте недостатньо обґрунтованою є практика створення виняткових преференцій автомобільним перевізникам і власникам індивідуальних автомобілів, відповідно до яких експлуатація шляхів сполучення не утворює внутрішніх витрат, хоча самі перевізники та автовласники спричиняють формування значних негативних екстерналій. А отже, навіть якщо, не проводячи детальних розрахунків (хоча вони надзвичайно важливі але вимагають окремого дослідження), прийняти необхідність підтримки автомобільного транспорту і в якості *аксіоми* припускати *апріорність факту суспільного фінансування автомобільних доріг*, все ж слід розглянути різні варіанти організаційно-економічного розвитку сфери пасажироперевезень, які частково збалансовують зовнішні ефекти, нівелюючи негативні прояви діючої системи обслуговування пасажирів, і застосувати відповідні способи державного регулювання.

Отже, продовжуючи формалізацію логіки мотивації та масштабності суспільної підтримки і враховуючи історичну належність частини інфраструктурного забезпечення сфери пасажироперевезень до об'єктів бюджетного утримання (навіть в умовах створення окремого позабюджетного фонду), можна стверджувати, що загальна величина державного внеску у функціонування і розвиток системи транспортного обслуговування населення (E_s) складається з двох частин:

$$E_s = [E_{sz}, E_{sy}] .$$

Перша складова державного внеску – це витрати на фінансування чистих суспільних товарів і послуг (E_{sz}). За аналогією з позначенням, запропонованим А. Я. Рубенштейном в теорії економічної соціодинаміки [446, с. 41], категорію чистих суспільних благ виражено через Z і з урахуванням належності чистих суспільних благ до області державної (соціальної) опіки – через sz . В даному випадку маються на увазі витрати на утримання об'єктів природної монополії сфери пасажироперевезень у вигляді елементів інфраструктурного забезпечення.

Друга складова E_{sy} вже позначалася раніше і застосовувалась для відображення державних витрат на патронат змішаних, таких що викликають спільний суспільно-індивідуальний інтерес, послуг сфери пасажироперевезень.

Грунтуючись на аксіомі апріорності суспільного фінансування інфраструктури автомобільного транспорту, теоретичний пошук способів зменшення зовнішніх витрат у частині виготовлення чисто суспільного блага E_{sz} виходить поза межі прямих питань економіки та управління підприємствами пасажирського транспорту і належить до проблем удосконалення загальної бюджетної методології.

Отже, завдання дослідження соціально-економічних механізмів державного врегулювання виробничо-споживчих суперечностей концентрується саме в частині позитивних зовнішніх ефектів змішаних (у суспільному сенсі) послуг сфери перевезення пасажирів (sy).

Класичним економічним рецептом розв'язання проблеми оптимізації будь-якого ефекту є максимізація вигід і мінімізація витрат, що впливають на його формування або:

$$|\varepsilon_y \rightarrow \max, \varepsilon_e \rightarrow \min| \Rightarrow sy \rightarrow \max.$$

Як наслідок, державне регулювання обсягів виробництва і споживання послуг соціального сектора сфери пасажироперевезень має утворювати систему патронату послуг, що формують зовнішні вигоди, і санкцій у випадках утворення зовнішніх витрат.

Саме у напрямі оптимізації зовнішнього позитивного ефекту треба спрямувати пошук соціально-економічних механізмів державного втручання і забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

3.3. Науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

У поданні соціально-економічних механізмів сфери пасажироперевезень як сукупності базових послідовно реалізуємих установок формується розуміння науково-методичних основ урегулювання виробничо-споживчих суперечностей та забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту. У такій постановці «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується у процесі управління системою транспортного обслуговування населення, як відносно строгий алгоритм керівних дій при розробці (обґрунтуванні), прийнятті та реалізації управлінських рішень, що забезпечує утворення відповідних сучасним вимогам економічних результатів – у сталому розумінні звичних (як збитковість пасажироперевезень) або прийнятних (як суспільно-достатній рівень якості обслуговування) та за природою створення соціально-економічних механізмів рівноважних, оптимальних та ефективних.

Відповідно до раніше отриманих висновків цілеспрямованість соціально-економічних механізмів урівноваження сфери пасажироперевезень формується на підставі квазісервісного підходу, що увібрав елементи концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки. Об'єднання теоретичних основ концепцій стало можливим унаслідок розуміння компромісності та комплементарності контактної соціально-економічної взаємодії під час транспортного обслуговування населення та розкриття змісту сервісної соціально орієнтованої

парадигми формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень. Як наслідок, механізми, побудовані в такому ж компромісному і комплементарному єднанні, сприяють збалансуванню економічних інтересів та суспільних потреб і тим самим забезпечують формування врівноважених процесів функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Проте визнання квазісервісності обслуговування пасажирів не уніфікує сукупність соціально-економічних механізмів для всіх типів завдань, що потребують вирішення у сфері пасажироперевезень. Функціональна локалізація і відокремлення комерційного та соціального секторів визначає розмежування методичних основ виробничо-споживчої взаємодії. Раніше пояснювались причини переважного (але не виняткового) зосередження в комерційному секторі механізмів ринкової самоорганізації (або ринкових механізмів) і в соціальному секторі механізмів державного регулювання (або механізмів суспільної опіки). Між тим, не було деталізовано, що вони собою являють і як, локалізуючись у різних підсистемах, об'єднуються в загальній системі та забезпечують ефективне функціонування і врівноважений розвиток підприємств пасажирського транспорту.

У зв'язку з необхідністю локалізації та єднання соціально-економічні механізми сфери пасажироперевезень формуються у трьох блоках (рис. 3.11).



Рис. 3.11. Блоки соціально-економічних механізмів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Перші два блоки складаються з раніше зазначених сукупностей правил і залежностей, які утворюють механізми ринкової самоорганізації та механізми державного регулювання. Третій – потрібен для встановлення взаємозв’язку, регулювання умов переходу та являє собою сукупність алгоритмів інформативно-правового характеру у вигляді механізмів інституціонального забезпечення.

Проте перш ніж розглядати кожен із наведених блоків окремо, слід наголосити, що мова йде лише про спеціальні для сфери пасажироперевезень соціально-економічні механізми, залишаючи поза увагою механізми спільні для всіх видів діяльності.

Мається на увазі, що побудова трьох блоків впливає з розуміння відносної специфіки, з того, що процеси функціонування і розвитку певних секторів сфери пасажироперевезень підпорядковані загальним економічним законам, які виявляються особливо, але не змінюються змістовно.

Між тим, є економічні процеси, що й виявляються в будь-яких видах діяльності однаково. Маються на увазі загальні економічні механізми, в межах яких сфера пасажироперевезень є не центральним об'єктом виняткових інтересів, а суб'єктом виконання рішень за однаковими незалежно від галузевої приналежності правилами (бюджетно-податковий або фіскальний механізм, грошово-кредитний механізм, банківський механізм і т. ін.), такого роду процеси в даному випадку залишаються поза увагою, але ні в якому разі не вилучається можливість і необхідність їхньої дії.

Перший блок соціально-економічних механізмів впорядковує суспільно-транспортні процеси у комерційному секторі сфери пасажироперевезень. Чому саме комерційний сектор у контексті реалізації квазісервісного підходу вважається первинним? Відповідь на це запитання впливає з логіки організації соціально-економічної взаємодії, згідно з якою будь-які процеси спочатку впорядковуються ринковими регуляторами і лише у випадку незадоволення загальних суспільних потреб застосовуються зовнішні коригуючі механізми економічної і соціальної державної політики.

У квазісервісному контексті до загальної аргументації додається першочергова необхідність кастомізації [*< англ. customization*] або надання послугам сфери пасажироперевезень персоніфікованих параметрів згідно із замовленням конкретного споживача. І лише потім у разі суспільно недостатнього обсягу індивідуалізованого транспортного обслуговування населення виникає потреба у втручанні держави і відповідному коригуванні величини пропозиції.

Саме у комерційному секторі сфери пасажироперевезень, отже у випадку відсутності спеціального державного коригування діють відомі ринкові механізми. Сучасними науковцями надаються різні визначення поняттю ринкового механізму. Згідно з С. Мостевенко, ринковий механізм формулюється як досягнення рівноваги між попитом і пропозицією на ринку вільної конкуренції [204, Т. 3, с. 231]. За Б. А. Райзбергом, Л. Ш. Лозовським і

Е. Б. Стародубцевою – як сукупність інструментів регулювання ринкових процесів і відношень, серед яких попит, пропозиція, ціни, податки і конкуренція [425, с. 381]. Відповідно до Т. О. Тультаєва – як стохастичне збалансування попиту і пропозиції шляхом коливання цін, що прагнуть до рівноваги. Однак, зважаючи на різницю формулювань очевидно, що всі тлумачення спираються на закони попиту, пропозиції та поняття ринкової рівноваги.

Таким чином, переосмислюючи зміст зазначених законів та визначень провідних учених, можна стверджувати, що **ринковий механізм** втілює у собі *досягнення стану ринкової рівноваги в процесі поступального збільшення (зменшення) цін із звуженням (розширенням) попиту до рівня забезпеченого відповідною пропозицією. Правильне і зворотне, а саме: досягнення стану ринкової рівноваги в процесі поступального зменшення (збільшення) цін із звуженням (розширенням) пропозиції до рівня задоволення відповідного попиту.*

Зазначена економічна закономірність не є строгою і абсолютною та допускає варіації, які зводяться до відсутності залежностей між ціною і попитом, але між тим є найбільш поширеною і єдино можливою в умовах вільного, не обмеженого (у т. ч. винятковими умовами) виробничо-споживчого вибору.

При цьому дія спільного для будь-яких видів діяльності ринкового механізму має характер стохастичний і динамічний, тобто невизначений і якій складно відстежити, а оцінка порядку побудови з позицій інституційного підходу дозволяє відзначити ще й його відносну неформальність (або відсутність уніфікованих і чітких правил, що встановлюють порядок і межі визначення кожної складової, відносну – тому що в умовах ненадання строгих інструкцій, механізм побудований і діє у легітимному, правовому полі, яке, безумовно, впливає на формування окремих елементів).

Проте ринковий механізм не є первинним і підсумовує попередні рушійні процеси, пов'язані з виявленням попиту і пропозиції.

Механізм ініціації персоніфікованої пропозиції зводиться до певних логічних побудов: перевищення грошовими надходженнями поточних (виробничих і транзакційних, що забезпечують персоніфікацію) витрат і утворення позитивного комерційного ефекту обґрунтовує економічну ефективність та спонукає перевізників до персоніфікації пропозиції транспортних послуг.

А *механізм ініціації індивідуального попиту* зводиться до ланцюга дій, за яким: можливість задоволення виникаючих потреб у переміщенні та додатковому (супутньому) обслуговуванні в межах, допустимих бюджетом споживання і порівняно невисоких особистих витрат, обґрунтовує корисність та ініціює індивідуальний попит на транспортні послуги.

Позначаючи через t_y вигоди перевізників (транспортні внутрішньовиробничі ефекти) та через a_y вигоди пасажирів (транспортні внутрішні споживчі ефекти) на формальному рівні логіка дії механізмів ринкової самоорганізації набуває вигляду:

механізм ініціації персоніфікованої пропозиції – $t_y = \rho_y - \rho_e$;

механізм ініціації індивідуального попиту – $a_y = u_y - u_e$,

де ρ_y – позитивний грошовий потік перевізників або сумарні внутрішньовиробничі вигоди від надання транспортних послуг;

ρ_e – негативний грошовий потік перевізників або внутрішньовиробничі витрати;

u_y – позитивні корисні властивості або загальні внутрішні споживчі вигоди від переміщення й супутнього обслуговування;

u_e – негативні уявлення та особисті втрати або внутрішньоспоживчі витрати пасажирів.

При цьому у зв'язку з обов'язковістю досягнення рівності споживчо-виробничих інтересів виникає логічна можливість формулювання **виробничо-споживчої аксіоми**: *величина вигід перевізників цілком залежить від вигід, утворених у споживачів*. Схематичний зміст виробничо-споживчої аксіоми, а отже, взаємозв'язок підґрунтя ініціації персоніфікованої пропозиції та індивідуального попиту наведені на рис. 3.12.

Як наслідок, результат окремої дії механізмів ініціації персоніфікованої пропозиції та індивідуального попиту (рис. 3.13 та 3.14) об'єднується у ринковому механізмі та багаторазово уточнюючись поступово зводить економічні відносини сфери пасажироперевезень до стану ринкової рівноваги, умови якої

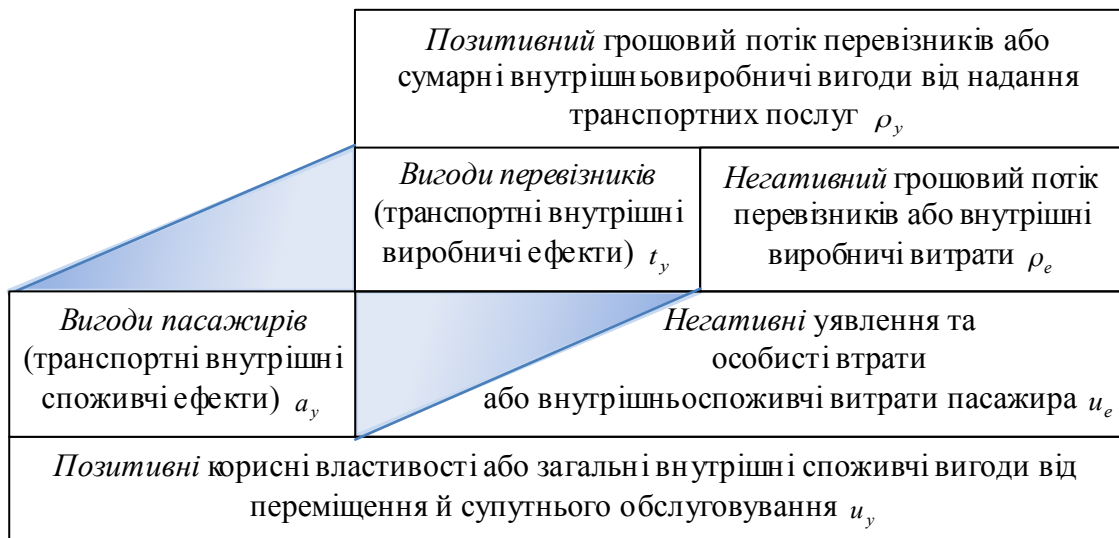


Рис. 3.12. Схематичний зміст виробничо-споживчої аксіоми

Джерело: розроблено автором

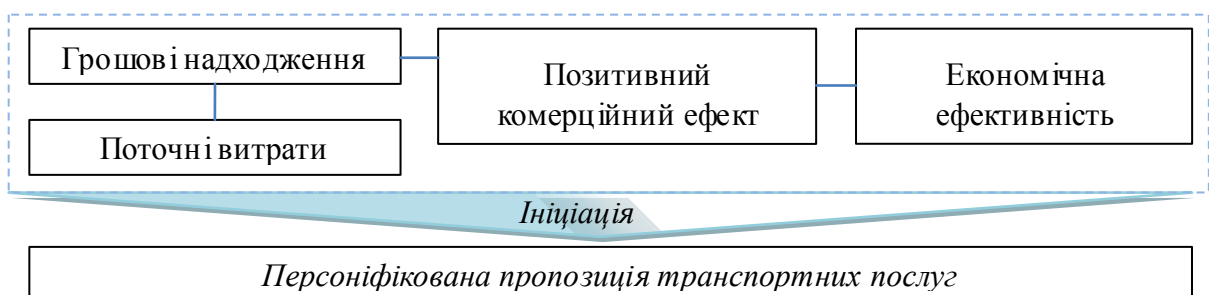


Рис. 3.13. Механізм ініціації персоніфікованої пропозиції підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

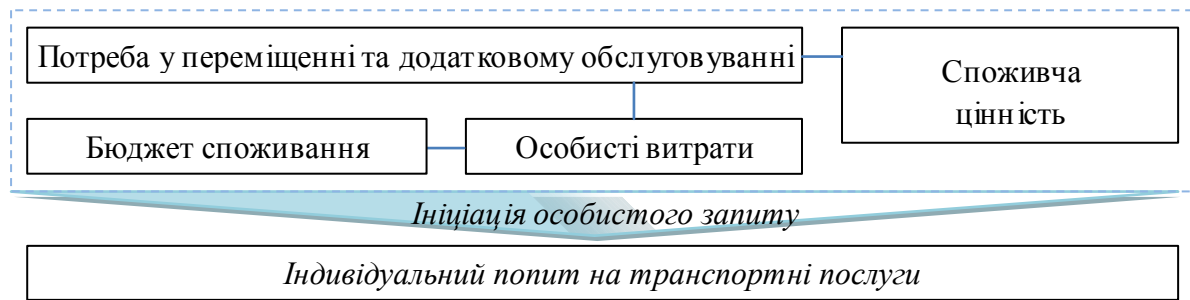


Рис. 3.14. Механізм ініціації індивідуального попиту у сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

задовольняють і перевізників (економічною ефективністю виробництва), і пасажирів (індивідуальною цінністю споживання) (рис. 3.15).

Незважаючи на відомість зазначених процесів, розкриття змісту механізмів ринкової самоорганізації з позицій системного підходу дозволяє більш чітко позначити вхід і вихід – стимули й подразники та реакцію й результат, або іншою мовою – встановити причини й наслідки, а отже, більш детально розкрити послідовність і характер взаємодії.

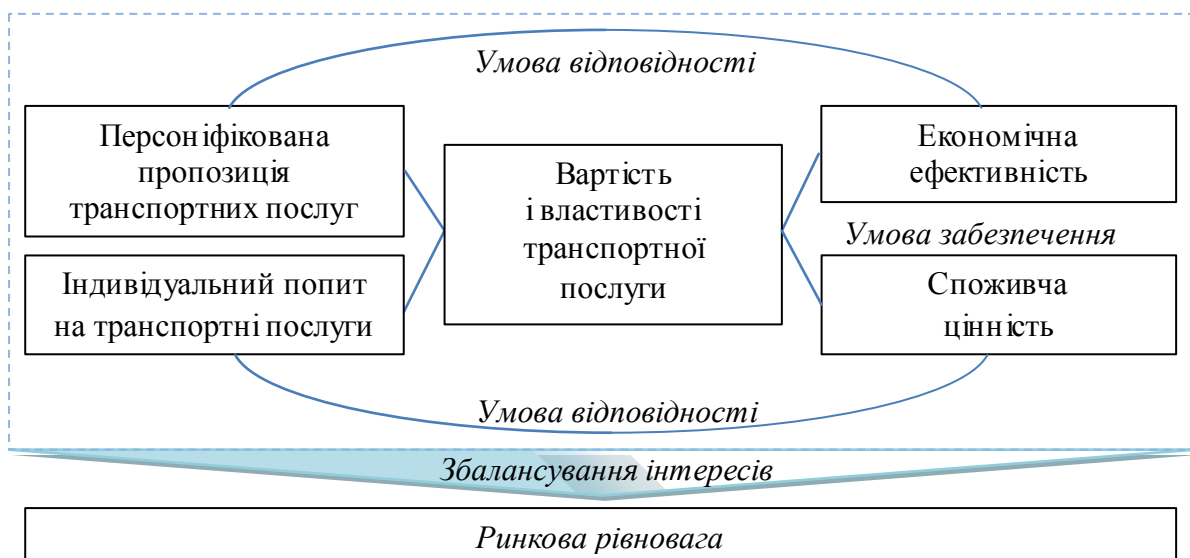


Рис. 3.15. Ринковий механізм в сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

На відміну від комерційного сектора у соціальному секторі сфери пасажироперевезень – в області локалізації процесів державного регулювання – застосовуються механізми суспільної опіки. У широкому сенсі, з урахуванням усіх, у т. ч. виняткових суспільних та економічних інтересів, механізми державного регулювання є сукупністю форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток виробництва для його стабілізації та пристосування до змінних умов (за визначенням С. В. Мочерного [204, Т. 1, с. 322]).

Або системою заходів законодавчого, адміністративного та економічного характеру, здійснюваних державою в особі її інститутів різного рівня, з метою впливу на соціально-економічну систему [523]. Або є впливом держави (державних органів) на економічні об'єкти і процеси з метою впорядкування дій економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і суспільних інтересів (за Б. А. Райзбергом, Л. Ш. Лозовським і Е. Б. Стародубцевою [425, с. 84]).

У випадку концентрації дії на проблемах функціонування й розвитку сфери пасажироперевезень процеси державного регулювання набувають характеру суспільної опіки відповідними соціально-необхідними галузевими секторами.

Очевидно, що серед наявних механізмів державного регулювання економічних відносин на рівні формування виробничо-споживчих зв'язків у сфері пасажироперевезень застосовується переважно бюджетний механізм, який є частиною державної політики. Однак бюджетний механізм є реалізацією результатів попереднього первинного механізму – механізму виявлення громадських переваг чи механізму суспільної, і як наслідок державної опіки,

який виходячи з природи послуг сфери пасажироперевезень і за аналогією з ринковим механізмом коротко можна назвати квазісуспільними. При цьому розуміти, що *квазісуспільний механізм* полягає у досягненні стану рівноваги суспільних потреб з пропозицією транспортних послуг у результаті надання суцільних і (або) виняткових державних преференцій і (або) введення державних санкцій. Та на відміну від ринкового механізму не може припускати неформальні ознаки побудови – вимагає чіткого, прозорого та уніфікованого порядку встановлення розміру і меж реалізації складових.

Між тим, як у випадку ринкового саморегулювання на початку дії квазісуспільного механізму мають бути вирішені питання надання державних преференцій та застосування державних санкцій. При чому механізми надання державних преференцій залежно від масштабності дії відособлюються у так звані суцільні та виняткові. Суцільність передбачає приналежність до всіх видів транспортних послуг, що увійшли у коло інтересів виявлених політичною системою, та не припускає вилучення окремих споживачів з умов суспільного пільгування. Винятковість звужує суб'єктів користування послугами сфери пасажироперевезень до окремих категорій та позначає диференціальну частину соціальної політики, інструментом реалізації якої стає транспортне переміщення незаможних. Таким чином утворюється декілька механізмів.

Мотивація суспільної опіки, заснована на збалансуванні зовнішніх витрат і вигод, закладає основу для першого соціально-економічного механізму врівноваження сфери пасажироперевезень на макрорівні, а саме: *механізму ініціації суцільних державних преференцій*, який полягає у розумінні, що *перевищення зовнішніми вигодами зовнішніх витрат і виникнення позитивного екстернального ефекту обґрунтовує суспільну необхідність і ініціює суцільні державні преференції*.

Механізм ініціації державних санкцій будучи протилежним попередньому, навпаки, у випадку *перевищення зовнішніми витратами зовнішніх вигід і виникнення негативного екстернального ефекту виявляє*

суспільну шкоду і ініціює державні санкції щодо усунення шкідливих наслідків та максимального обмеження дії джерел їхнього утворення.

Та **механізм ініціації виняткових державних преференцій** приводиться в дію тоді, коли особисті витрати користувачів в межах бюджету споживання не можуть задовольнити потреби в транспортному обслуговуванні, але за наявності інституту соціальної опіки створено умови компенсації дефіциту особистих коштів і виникає суспільна необхідність та можливість надання виняткових державних преференцій.

Зважаючи на раніше введені позначення через ε_y позитивних екстерналій або зовнішніх вигод від функціонування і розвитку соціального сектора, а через ε_e негативних екстерналій або зовнішніх витрат і позначаючи через s_y вигоди суспільства (зовнішні позитивні ефекти) і через s_e втрати суспільства (зовнішні негативні виявлення) через формалізоване порівняння, логіка дії перших двох механізмів державного регулювання набуває вигляду:

механізм ініціації суцільних державних преференцій – $s_y = \varepsilon_y - \varepsilon_e$;

механізм ініціації державних санкцій – $s_e = \varepsilon_e - \varepsilon_y$.

Зрозуміло, що обидва механізми у спільному поданні мають характер взаємного вилучення і застосовуються за умови «або / або». Або якщо зовнішні вигоди перевищують зовнішні витрати, набуває дії механізм ініціації суцільних державних преференцій. Або якщо зовнішні витрати перевищують зовнішні вигоди включається і відповідно застосовується механізм ініціації державних санкцій.

За аналогією із зазначеним взаємно вилученими є механізм ініціації індивідуального попиту (як частина механізмів ринкової самоорганізації) та механізм ініціації виняткових державних преференцій (як складова механізмів державного регулювання). Проте при цьому у певному ступені зміщуються акценти розкриття змісту окремих ланок, а саме: за умови наявності позитивних корисних властивостей або внутрішніх споживчих вигід від переміщення і супутнього обслуговування u_y за обмеженим бюджетом споживання і

неможливістю придбання послуг за оголошеною вартістю, а отже, особистого покриття пасажиром внутрішніх споживчих витрат u_e і одночасно у випадку дії інституту соціальної опіки необхідною і у той же час можливою стає зовнішня підтримка. Позначаючи необхідність виняткової підтримки, а отже, адресні втрати суспільства на опіку певного користувача в частині здійснення пасажироперевезень, через a_e логіка дії третього механізму державного регулювання має вигляд:

механізм ініціації виняткових державних преференцій – $a_e = \rho_y - u_e$,

або іншою мовою – адресні витрати виникають тоді, коли внутрішньовиробничі вигоди від надання транспортних послуг ρ_y перевищують внутрішні споживчі витрати пасажирів u_e .

Внаслідок окремої але тісно взаємопов'язаної дії механізмів ініціації суцільних державних преференцій (рис. 3.16), механізмів ініціації державних санкцій (рис. 3.17) та механізмів ініціації виняткових державних преференцій (рис. 3.18) об'єднуються у квазісуспільному механізмі сфери пасажироперевезень (рис. 3.19). Та з метою збалансування інтересів за умови одночасного забезпечення економічної ефективності та суспільної корисності підтримується суспільний попит на стандартне обслуговування (при суцільних преференціях)

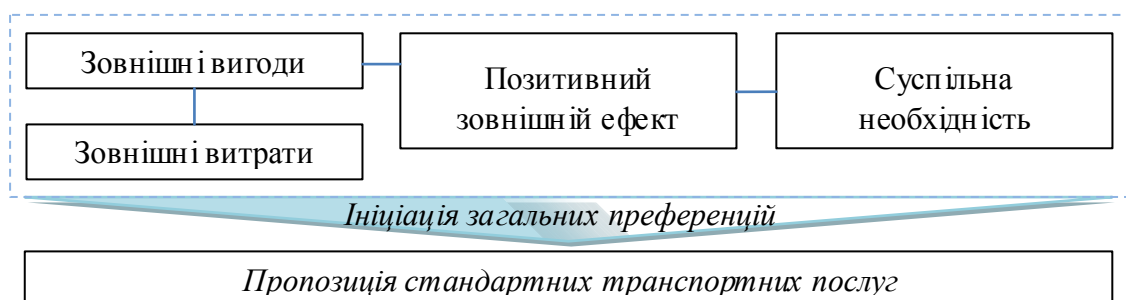


Рис. 3.16. Механізм ініціації суцільних державних преференцій підприємствам пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

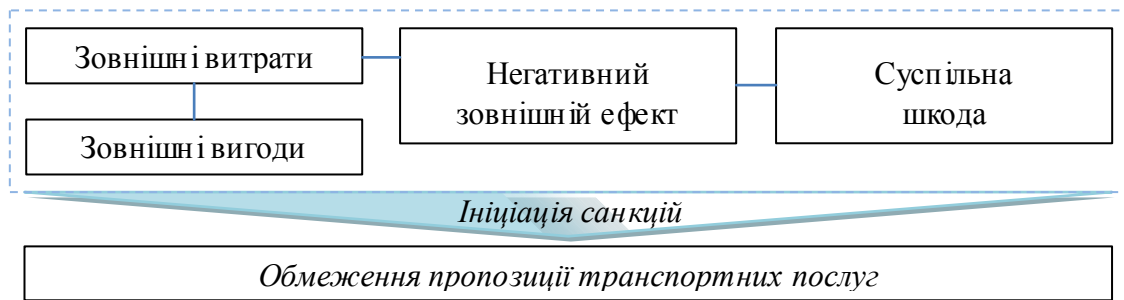


Рис. 3.17. Механізм ініціації державних санкцій підприємствам пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

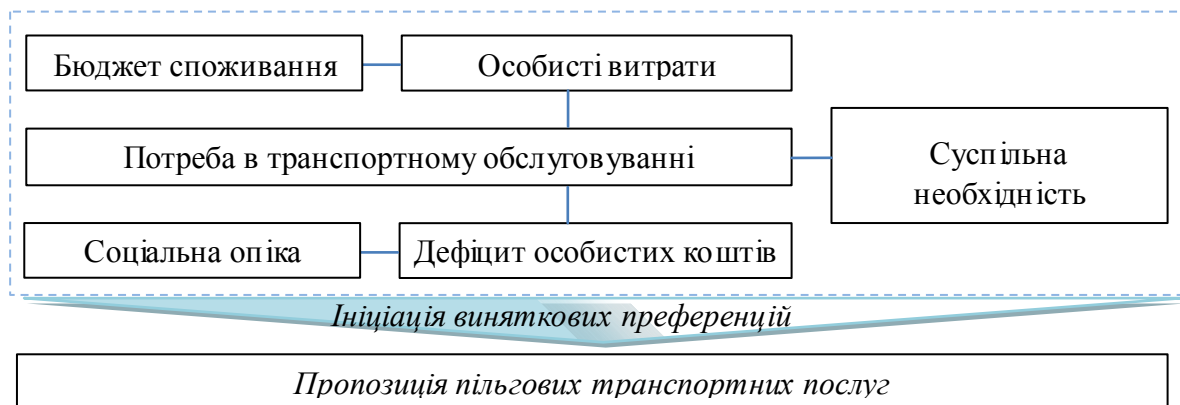


Рис. 3.18. Механізм ініціації виняткових державних преференцій сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором



Рис. 3.19. Квazăісуспільний механізм у сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

або на пільгові послуги (при набутті підтримкою виключного характеру) та відбувається відповідне розширення пропозиції, або пропозиція обмежується при негативному впливі на зовнішнє середовище.

Механізми ринкової самоорганізації і механізми державного регулювання формують теоретичне підґрунтя застосування третього блоку механізмів сфери пасажироперевезень, а саме: механізмів інституціонального забезпечення.

Для дії ринкового механізму та механізму державного регулювання повинні бути створені умови.

Поступальна виробничо-споживча взаємодія має стати можливою, а час на пошук збалансованого, що задовольняє обидві сторони рішення – зведено до мінімуму. Учасники повинні володіти інформацією (фактичною статистичною та обробною методичною), мати можливість захисту власних прав (реалізації

формальних норм). Для набуття соціально-економічної стабільності та забезпечення ефективної діяльності підприємств повинні функціонувати інституційні соціально-економічні механізми. Дані механізми відповідно до загального для всієї сфери перевезення пасажирів принципу інформаційного прагматизму мають бути вбудовані в обидві системи взаємодії та забезпечувати прозорість економічних відносин і компромісно-комплементарний зв'язок обох сегментів – і соціального, і комерційного.

Враховуючи раніше наведене твердження, за яким ознако-утворюючий в даному понятті термін «інститут» є сукупністю норм, регламентуючих процеси функціонування і розвитку, і санкцій, які забезпечують їхнє дотримання, очевидно, що елементи інституціонального забезпечення присутні у всіх соціально-економічних механізмах. Але обмеження механізмів інституційного забезпечення в окремому блоці пов'язане з усвідомленням необхідності розробки конкретних інструментів, правил і алгоритмів реалізації механізмів перших двох блоків.

Не достатньо суто теоретично розуміти той факт, що ініціація персоніфікованої пропозиції та індивідуального попиту під час багаторазового уточнення вимог перевізників і пасажирів приводить до досягнення стану ринкової рівноваги. Необхідно мати конкретні уявлення щодо практичного визначення кожної складової механізмів ринкової самоорганізації, а також оцінювати можливість і визначати вигоди від застосування різних способів досягнення економічної ефективності у комерційному сегменті сфери пасажироперевезень.

Не достатньо суто теоретично усвідомлювати умови дотримання стану суспільної рівноваги соціальних потреб і пропозиції транспортних послуг, ініціації суцільного або виняткового державного патронату, введення державних санкцій з відповідним обмеженням негативних екстернальних виявлень. Необхідно розробити, мати і, як наслідок, застосовувати чіткі та дієві

інструктивні матеріали, спроможні забезпечити встановлення кожної з ланок механізмів державного регулювання.

Отже, під **механізмами інституціонального забезпечення** в контексті збалансування соціально-економічних інтересів у сфері пасажироперевезень розуміються *будь-які інституціональні установки, послідовне застосування яких сприятиме ефективній реалізації механізмів ринкової самоорганізації та механізмів державного регулювання.*

Типологія змісту основних соціально-економічних механізмів збалансування виробничо-споживчих потреб у сфері пасажироперевезень на теоретичному рівні демонструє зрозумілу залежність характеру транспортного обслуговування населення від багатьох виробничо-споживчих умов та вимог політичної системи [138]. Як наслідок досягнення ефективності забезпечується через багатоступінчастий поступальний процес неодноразового з'ясування виробничо-споживчих відповідностей в змішаній системі «споживач – виробник – держава» з подальшим уточненням умов господарювання. В такому разі, виходячи з наведених положень та розкритого раніше змісту соціально-економічного механізму, **механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту** складається з сукупності базових установок, *послідовна реалізація яких забезпечує з'ясування відповідностей можливого обслуговування пасажирів первинним потребам у переміщенні з подальшим уточненням масштабності, властивостей та вартісних параметрів діяльності.* Установок – як направляючих дій і керівних вказівок, що є елементами системи забезпечення та формують правила соціально-економічної взаємодії.

Виходячи з вимог економічної системи та завдяки приналежності послуг сфери пасажироперевезень до квазісуспільних благ, комерційну складову та відповідно механізми ринкової самоорганізації позначено як первісні, передуючи прийняттю подальших рішень і задіюванню механізмів державного регулювання. Проте усвідомлюючи першочерговість механізмів ініціації

персоніфікованої пропозиції, ініціації індивідуального попиту та ринкового, постає питання, як зазначені сукупності базових послідовно діючих установок узгоджуються з дією інших досить важливих для реалізації завдань соціальної системи механізмів ініціації суцільних і виняткових державних преференцій, ініціації державних санкцій та квазісуспільного?

Методологія концептуального моделювання «сутність – зв’язок» [англ. *entity-relationship model*, або ER-модель] дозволяє розкрити зазначену залежність, ідентифікувати ключові об’єкти або сутності, як центральні вузли для окремих сукупностей відомостей, та відобразити зв’язки між різними складовими [527, с. 15]. Оскільки будь-яка концептуальна (або іншою мовою змістовна) модель [англ. *conceptual model*] є абстрактною будовою, що визначає структуру модельованої системи, позначає властивості елементів і встановлює причинно-наслідкові зв’язки, притаманні системі та істотні для досягнення мети моделювання, а це вимагає обов’язкового забезпечення концептуальної цілісності складної предметної області. Оскільки склад системи розширюється на декілька рівнів, на кожному з яких властивості об’єктів (сутностей) і характер зв’язків можуть відрізнятися та потребувати відповідної ідентифікації та уточнення. Оскільки, виходячи з вимог збалансування неоднорідних соціально-економічних зв’язків, у сфері пасажироперевезень обґрунтована необхідність локалізації послуг у різних секторах і застосування різної методології урахування суперечливих інтересів учасників. Слід побудувати декілька концептуальних моделей, заснованих на інтегруванні та взаємопроникненні категорій предметної області, зв’язок між базовими елементами якої подано у вигляді просторової системи координат (рис. 3.20).

З метою надання процесу соціально-економічного врівноваження поляризованих інтересів та забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту більшої визначеності та легшого сприйняття концептуальне моделювання повинне проходити низку етапів та по-суті

зводиться до побудови декількох взаємопов'язаних, доповнюючих одна одну, поступово уточнюючих попередні концептуальних моделей.

По-перше, для базового опису процесу соціально-економічного збалансування сфери пасажироперевезень у раніше розкритих термінах з відповідною



Рис. 3.20. Схема предметної області концептуального моделювання умов ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

послідовністю зв'язків між фундаментальними для соціально-економічної системи блоками, для відповіді на системну сукупність запитань «на основі

чого?», «хто?», «з використанням чого?» і «що?» врівноважує, необхідно відтворити *логіко-семантичну модель*.

По-друге, для подальшого горизонтального уточнення логіки протікання розкритого логіко-семантичною моделлю процесу врегулювання суперечностей сфери пасажироперевезень, пояснення окремих відносно елементарних операцій, необхідних для збалансування, з'ясування взаємопов'язаних структурних зв'язків і функціональної послідовності керівних дій і координуючих операцій за рахунок відповідей на запитання «яким чином?» потребує розробки *структурно-функціональна модель*.

По-третє, для пояснення характеру і прогнозування параметрів функціонування і розвитку сфери пасажироперевезень, виявлення головних взаємозв'язків між окремими секторами, встановлення певного впливу різних виробничо-споживчих чинників та вертикального опису динаміки процесу соціально-економічного врегулювання з поясненням «в якій послідовності?» реалізуються управлінські дії вимагає створення *причинно-наслідкова модель* для зручності подана у вигляді алгоритму.

При побудові логіко-семантичної моделі ключовим є встановлення концептуальних основ, визначення суб'єктів, опис соціально-економічних механізмів та виявлення об'єктів урівноваження. Саме така сукупність сутностей дозволяє відповісти на раніше наведену системну сукупність запитань.

З урахуванням матеріалів дослідження детально зупинятися на кожній сутності немає потреби. Достатньо уваги приділено змісту квазісервісного підходу, на якому повинні ґрунтуватися процеси соціально-економічного збалансування виробничо-споживчих суперечностей і який впливає з концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки, стаючи теоретичним підґрунтям врівноваженого функціонування і збалансованого розвитку підприємств пасажирського транспорту. Не має потреби знов повертатися до надання визначень та позначення ролі суб'єктів урівноваження, які, виходячи з

квазісервісного підходу, розглядаються у площині «споживач – виробник», «споживач – виробник – держава» і «держава – споживач – виробник», при цьому обмежуючись лише ланками «пасажир» і «перевізник», або передбачаючи залучення і додаткову дію різних (залежно від мети участі) державних органів. Досить повно окреслено головні соціально-економічні механізми, задіяні суб'єктами для впливу на об'єкти врівноваження сфери пасажироперевезень. При цьому і самим об'єктам раніше була надана достатньо детальна характеристика, яка дозволяє відокремити не лише об'єкти прямої дії, якими є соціально-економічні інтереси пасажирів, перевізників, держави, а й об'єкти непрямого втручання – умови доступу та експлуатації перевізниками транспортної інфраструктури і транспортних засобів.

У логіко-семантичній моделі зв'язок між згаданими явищами набуває певної динаміки, позначає центральний процес та будується за конструктивною лінією: *на підставі квазісервісного підходу суб'єкти збалансування виробничо-споживчих суперечностей під час дії соціально-економічних механізмів прямо або опосередковано забезпечують врегулювання протиріч та узгодження інтересів у сфері пасажироперевезень*, яку розкриває фундаментальна схема логіко-семантичної моделі, зображена на рис. 3.21.

Зважаючи на загальність її побудови залежно від деталізації кожного явища та вихідних цільових установок досить абстрактно сформульована конструктивна лінія з відповідними уточненнями не змінюючи головного змісту може бути втіленням окремих часових і територіальних проявів з повним або обмеженим поданням виникаючих зв'язків.

Горизонтальні та вертикальні стрілки асоціюють логіко-семантичну модель з іншими уточнюючими концептуальними моделями. Горизонтальний напрям підкреслює необхідність реалізації (у межах конструктивної лінії в усіх окремих проявах) рішень, утворюючих структурно-функціональну модель (обов'язковість встановлення цілей, задач, напрямів, розробки систем забезпечення і організації процесу взаємодії). Вертикальне спрямування вказує

на алгоритмічний зв'язок горизонтальних втілень конструктивної лінії логіко-семантичної моделі, який розкривається причинно-наслідковою моделлю (обґрунтуванням процесу переходу між ланцюгами та секторами сфери пасажироперевезень).

Структурно-функціональна модель (рис. 3.22) розкриває в динаміці процес здійснення соціально-економічного врівноваження виробничо-споживчих протиріч у сфері пасажироперевезень.

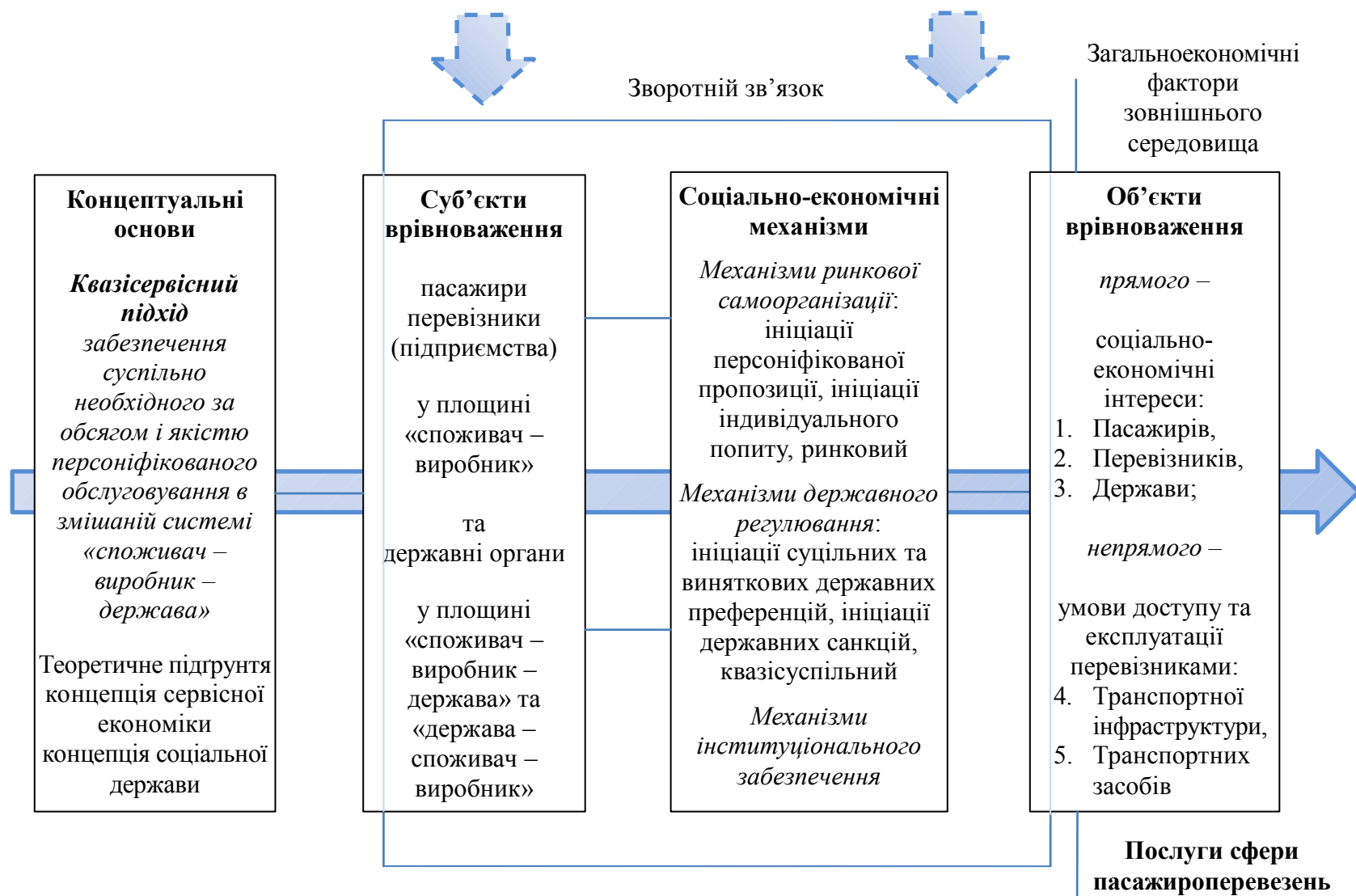


Рис. 3.21. Логіко-семантична модель забезпечення ефективної діяльності у сфері пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором



Рис. 3.22. Структурно-функціональна модель забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Для цього в моделі застосовано певну сукупність ключових точок (від «1» до «11»), які позначають головні зв'язки та поступальні переходи між сутнісними модулями.

Ключова точка «1» вказує на залежність конкретних цілей, задач і напрямів від існуючих (сталих для даного етапу державного розвитку) економічних інтересів суб'єктів сфери пасажироперевезень.

Прийнята ідеологія формування економічної та соціальної систем і властива їй оцінка транспортного обслуговування пасажиром, перевізником, органами держави визначає параметри соціально-економічної взаємодії, а раз так, і зміст стратегії розвитку та організацію діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Якщо за основу приймається квазісервісний підхід, це означає відповідне відособлене за секторами, але компромісне і комплементарне квазісервісне врівноваження системи в цілому.

Ключова точка «2» демонструє той факт, що з урахуванням сформованої стратегії визначаються способи (інструментарій), організаційні форми і схеми забезпечення соціально-економічної рівноваги.

Далі, слідуючи за ключовою точкою «3», безпосередньо здійснюється управління процесом взаємодії соціально-економічних суб'єктів: плануються показники економічної діяльності, реалізуються планові завдання, оцінюється міра відповідності фактичних даних передбаченим параметрам.

Ключові точки «4» і «5» відображають роль, позначають місце і конкретизують процес забезпечення, а саме: підкреслюють, що вихідні виробничо-споживчі умови мають як врівноважувати функціонування, так і збалансовувати розвиток підприємств пасажирського транспорту.

Прямий і зворотний зв'язок між управлінням і його результатами визначають ключові точки «6» і «7», а між умовами забезпечення і характером взаємодії – ключові точки «8» і «9».

Зазначені етапи демонструють характер взаємодії, що набуває або конструктивних ознак і тим самим обумовлює підтримку транспортного обслуговування з боку учасників відносин, а отже, розвиток відповідних послуг сфери пасажироперевезень, або деструктивного змісту – тоді відповідна діяльність обмежується, а її масштаби зменшуються.

Контрольна точка «10» відображає підсумок врівноваження – послуги сфери пасажироперевезень, сукупна кількісно-якісна оцінка яких

співставляється із сформованими вимогами соціально-економічних суб'єктів та у випадку невідповідності запускає описаний процес заново.

Для оцінки зворотного зв'язку модель містить контрольну точку «11».

Причинно-наслідкову модель (рис. 3.23) побудовано у вигляді алгоритму. Якщо кожен з окремих випадків конструктивної лінії подати як систему на вході якої будуть вимоги і можливості учасників економічних відносин (суб'єктів врівноваження) та загальноекономічні умови здійснення господарської діяльності, а на виході – кількісно-якісна сукупність послуг сфери пасажироперевезень, а також врахувати необхідність комерціалізації і соціалізації певних зв'язків, логіка врегулювання виникаючих суперечностей набуває трикрокового вигляду.

На першому кроці формується система, що відповідає принципам функціонування комерційного сектора транспортного обслуговування населення і втілюється під час взаємодії у площині «споживач – виробник». Отримані параметри комерційного сектору сфери перевезення пасажирів перевіряються на відповідність загальносуспільним вимогам. У випадку повної відповідності послуги виробляються і реалізуються у встановленому обсязі з узгодженими властивостями. У випадку невідповідності здійснюється перехід до наступного етапу врівноваження.

На другому кроці будуються зв'язки і обговорюються умови надання послуг соціального сектора у площині «споживач – виробник – держава», при цьому враховуються соціальні вимоги пасажирів, економічні потреби перевізників та суспільні інтереси держави, відповідним чином розподіляється відповідальність, будуються системи забезпечення й організації зв'язків та отримуються параметричні характеристики. Якщо здобуті параметри не відповідають вимогам окремих груп населення та відповідно не вирішують завдань виняткової соціальної опіки, відбувається перехід до наступного (виходячи з кількості ланцюгів за квазісуспільним підходом – останнього) етапу врівноваження.

На третьому кроці розглядається система взаємовідносин соціального сектора у площині «держава – споживач – виробник».



Рис. 3.23. Причинно-наслідкова модель (алгоритм) забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Здійснюючи всі зазначені кроки, шляхом локального врегулювання неузгодженостей та комплементарного додавання складових формується загальна сукупність економічних відносин сфери пасажироперевезень [105]. Подальша перевірка параметрів її функціонування і розвитку на відповідність вимогами змішаної системи є логічним продовженням перманентного процесу врегулювання, а отримання інформації про відхилення розкриває резерви подальшого вдосконалення. Як зазначалося раніше відповідно до прийнятого у дослідженні науково-методичного підходу «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується у процесі управління системою обслуговування пасажирів, як алгоритм керівних дій при розробці (обґрунтуванні), прийнятті та реалізації управлінських рішень, що забезпечує утворення відповідних сучасним вимогам економічних результатів. При цьому механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту являє собою сукупність базових установок, послідовна реалізація яких забезпечує з'ясування відповідностей можливого обслуговування пасажирів первинним потребам у переміщенні з подальшим уточненням масштабності, властивостей та вартісних параметрів діяльності. В такому разі описана причинно-наслідкова модель є схематичним поданням механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, а її опис визначає порядок дій в процесі його реалізації.

3.4. Висновки за розділом 3

1. Результати наукового аналізу сфери пасажироперевезень засвідчили необґрунтоване суцільне наповнення галузевої економічної діяльності надмірним соціальним змістом в умовах відсутності цілісного і адекватного суспільному навантаженню механізму врегулювання суперечностей, що

обумовлює господарську розбалансованість і деструктивний характер відтворювальних процесів підприємств пасажирського транспорту.

2. Формулювання методологічних принципів адекватних економічним інтересам суб'єктів системи «пасажир – перевізник – держава» обумовило можливість розкриття змісту діяльності підприємств пасажирського транспорту в контексті концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки та уточнити парадигму формування економічних відносин в сфері пасажироперевезень. А систематизація онтологічних уявлень в контексті сервісної соціально орієнтованої парадигми дозволила сформулювати концепцію, що пов'язує постановку проблеми з методологією її вирішення, та ввести в теоретичне середовище термін «квазісервісний».

3. Концепція квазісервісності сфери пасажироперевезень відображає будь-які процеси та явища, зорієнтовані на забезпечення суспільно необхідного за обсягом і якістю та економічно вигідного перевізникам обслуговування пасажирів в змішаній системі «споживач – виробник – держава» з одночасним наданням комерційних (у площині «споживач – виробник») і соціальних послуг (у площині «споживач – виробник – держава» або «державна – споживач – виробник»). А отже в повному обсязі ураховує особливості сучасного соціально-економічного розвитку та одночасно закладає засади ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

4. Виходячи з концепції квазісервісності було розроблено концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які передбачають формування умов обслуговування пасажирів за критерієм Парето-оптимальності. В наслідок того, що головні економічні інтереси сфокусовані на параметрах кількості (індивідуальне обслуговування та масове надання послуг), якості (комплексне, а отже, багатоскладове обслуговування та обслуговування із суспільно-достатнім рівнем якості) і вартості (впровадження повноплатності та реалізація за пільговими умовами), а також зважаючи, що в сучасних економічних реаліях стрижневими явищами, які вимагають збалансування, є вигоди і витрати, концептуальні засади забезпечення

ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту узагальнено у вигляді тривимірної моделі, що описує умови досягнення економічної рівноваги в сфері пасажироперевезень.

5. Розроблені концептуальні засади дозволили урахувати інтереси головних соціально-економічних суб'єктів, семантично відокремити соціально-та комерційно-спрямовану діяльність підприємств, позначити головні властивості цієї діяльності щодо обсягів, вартості та якості перевезень, розмежувати діяльність підприємств пасажирського транспорту у площині «споживач – виробник», «держава – споживач – виробник» та «споживач – виробник – держава», диференціювати вид обслуговування (індивідуальне (персоніфіковане), пільгове (виняткове), стандартне (базове)) та умови надання послуг пасажирам (повноплатність, підтримка споживачів, підтримка виробників).

6. З метою удосконалення механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту досліджено науково-методичні підходи до формування економічних механізмів. З'ясовано, що залежно від ступеня теоретико-методологічного узагальнення і предметно-ідеологічного застосування змінюється змістовне наповнення окремого економічного механізму. Через механізм позначається система, спосіб, сукупність методів, засобів впливу, взаємозв'язків, гра, але в будь-якому випадку мається на увазі, що він складається з часток, взаємна дія яких (по суті використання) спрямовує економічні процеси та забезпечує функціонування і розвиток. У такій постановці «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується у процесі управління системою обслуговування пасажирів, як алгоритм керівних дій при розробці (обґрунтуванні), прийнятті та реалізації управлінських рішень, що забезпечує утворення відповідних сучасним вимогам економічних результатів – у сталому розумінні звичних (як збитковість пасажироперевезень) або прийнятних (як суспільно-достатній рівень якості обслуговування) та за

природою створення економічних механізмів рівноважних, оптимальних та ефективних.

7. Відповідно до концептуального підходу досягнення ефективності забезпечується через багатоступінчастий поступальний процес неодноразового з'ясування відповідностей можливого обслуговування первинним потребам у переміщенні з подальшим уточненням масштабності, властивостей та вартісних параметрів діяльності. Як наслідок механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту побудовано у вигляді причинно-наслідкової моделі на основі циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів соціально-економічних суб'єктів та причинно-наслідковій логіці, що передбачає перехід від персоніфікованого обслуговування за комерційними умовами у площині «споживач – виробник» до надання стандартних (у площині «споживач – виробник – держава») і далі пільгових (у площині «держава – споживач – виробник») послуг за умовою Парето-ефективності у випадку незадоволення соціальних потреб. Комерційний сектор у контексті реалізації квазісервісного підходу вважається первинним виходячи з логіки організації економічних відносин, за якою спочатку відбувається впорядкування ринковими регуляторами і лише у випадку незадоволення загальних суспільних потреб застосовуються зовнішні коригуючі механізми економічної і соціальної державної політики. У квазісервісному контексті до загальної аргументації додається першочергова необхідність кастомізації або надання послугам сфери пасажироперевезень персоніфікованих параметрів згідно із замовленням конкретного споживача. І лише потім у разі суспільно недостатнього обсягу індивідуалізованого транспортного обслуговування населення виникає потреба у втручанні держави і відповідному коригуванні величини пропозиції.

8. Як наслідок механізм подається у вигляді алгоритму прийняття рішень щодо перевізної діяльності та обслуговування пасажирів. Відповідно до цього механізму спочатку формується бізнес-модель підприємства, що відповідає

принципам комерційно-спрямованої діяльності, якщо обсяги обслуговування пасажирів за цією моделлю не відповідають соціальним інтересам, тоді вона уточнюється і формується за принципами соціально-орієнтованої діяльності, якщо при цьому не задовольняються інтереси окремих соціальних груп – знов уточнюється за принципами соціально-спрямованої діяльності але лише відносно цих соціальних груп. За такою схемою бізнес-модель підприємства циклічно переглядається.

РОЗДІЛ 4. НАУКОВО-МЕТОДИЧНИЙ АПАРАТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

4.1. Методичні основи визначення результатів діяльності в контексті циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів

Підприємства сфери пасажироперевезень функціонують у суспільному середовищі для задоволення потреб населення у переміщенні та додатковому обслуговуванні, враховуючи організаційно-економічні обмеження щодо утворення соціально-економічних явищ і спрямування процесів розвитку транспорту. Необхідність забезпечення ефективного функціонування і стійкого розвитку галузевих підприємств та поступового вдосконалення кількісно-якісних параметрів обслуговування населення вимагає постійного вивчення порівняльної статистики та динаміки відповідних суспільно-транспортних процесів.

Еволюція розвитку сфери пасажироперевезень свідчить, що галузева трансформація або перетворення однієї організаційно-економічної системи в іншу з відмиранням старих і появою нових ознак, властивостей та елементів у суцільному та частковому прояві залежить від постійно діючих загальних причин сформованого суспільного устрою, а також випадкових обставин, що характерні для визначеного історичного моменту. Відображення в розвитку об'єктивно-суб'єктивних впливів визначає законообразність кожного етапу реформування економічних взаємовідносин та організаційної будови транспортної галузі. Стан сфери виробництва і зміни у сфері обігу з пожвавленням або стримуванням торговельних і соціокультурних зв'язків впливають на характер вирішення функціональних проблем і, як наслідок, викликають необхідність упровадження або відмови від різних форм галузевої власності, обумовлюють спрямованість структурних зрушень, викликають

послаблення дії одних економічних законів із посиленням дії інших. Поряд із змінами в організаційно-економічній системі наповнюється якісно новим змістом сукупність діючих економічних категорій, виникають нові терміни, а також оновлюється тлумачення існуючих понять.

Сучасний період трансформації має типові ознаки, що властиві всім транспортним і не лише транспортним системам, які переважають над індивідуальними специфічними рисами розвитку. Зокрема Проектом Державної програми реформування залізничного транспорту на 2009–2015 рр. [7] та Концепцією Державної програми, схваленою 27 грудня 2006 р. Кабінетом Міністрів України і підписаної як розпорядження № 651-р [244] передбачено «здійснення ринкової трансформації галузі з побудовою нової організаційно-правової та економічної системи управління відповідно до загальнодержавних економічних реформ і нової європейської транспортної політики» [244, с. 1]. У зв'язку з низькою конкурентоспроможністю, ефективністю, фінансовою прозорістю, інвестиційною привабливістю і техніко-технологічною організацією транспортного виробництва за умови відсутності бюджетної підтримки та суміщення в управлінні державних і господарських функцій виникає комплекс трансформаційних завдань.

Для забезпечення ефективності функціонування та прискореного розвитку галузі, задоволення потреб національної економіки і населення в перевезеннях із підвищенням якості транспортного обслуговування та зменшенням транспортної складової у вартості товарів і послуг вважається необхідним: удосконалити нормативно-правову базу та систему державного управління; адаптувати галузеве управління до ринкових умов господарювання і сформувати конкурентний потенціал; створити основи зростання інвестицій та впровадження інноваційної моделі розвитку; забезпечити недискримінаційний доступ користувачів до об'єктів інфраструктури і фінансову прозорість економічної діяльності; підвищити мотивацію праці тощо [7, с. 3]. Головними

напрямами вирішення поставлених завдань визнано: ринкову трансформацію управління (розмежування, в т. ч. інституціональне, господарських і державних функцій); модернізацію та розбудову національної транспортної мережі; а також удосконалення фінансово-економічної системи й тарифної політики [7, 198, 261, 264, 318 та ін.].

Наведені ознаки передбачених організаційно-економічних змін є типовими для сучасного етапу розвитку економіки України, незважаючи на неоднаковий час у постановці вирішення проблем і темпах реалізації позначених трансформаційних напрямів, відповідають загальній спрямованості суспільних перетворень. В умовах комерціалізації господарських зв'язків кожен економічний суб'єкт (підприємства сфери перевезення пасажирів не є винятком) прагне досягти високого рівня конкурентоспроможності, розширити спектр потенційних споживачів і отримувати стабільні прибутки.

Слід наголосити на невідворотності поширення ринкових відносин у будь-якій сфері економічної діяльності, а отже, й у сфері пасажироперевезень, підкреслити, що утворений ринок транспортного обслуговування населення певним чином визначений та у статичному і динамічному контексті відносно передбачуваний і стабільний [97], що у вільному (щодо погодження дій між виробником і споживачем) економічному середовищі повинні діяти відповідні ринкові регулятори та встановлюватися відповідні правила взаємодії. З розуміння первинності такого роду механізмів у раніше наведених узагальненнях саме комерційний сектор сфери пасажироперевезень визнано провідним, а причинно-наслідковою моделлю встановлено першочерговість урегулювання суспільно-транспортних зв'язків у площині «споживач – виробник», тобто площини звільненої від участі інших зацікавлених суб'єктів.

Зважаючи на необхідність дотримання встановлених принципів забезпечення врівноваженого розвитку сфери пасажироперевезень діяльність підприємств пасажирського транспорту комерційного сектора має бути розглянута через призму раціональних підходів до прийняття господарських

рішень. При цьому слід звернути увагу на дві важливі обставини організації галузевої діяльності.

По-перше, врахувати виявлений у дослідженні квазісервісний характер суспільно-транспортної взаємодії, який обґрунтовує можливість твердження, що діяльність галузевих підприємств є квазісервісною, та створює підстави для введення поняття *«квазісервісна діяльність»* або *«діяльність, спрямована на обслуговування, наближене до персоніфікації за рахунок часткової диференціації властивостей масових послуг»*.

По-друге (що тісно пов'язане з попереднім), зазначена діяльність набуває певних ознак саме тому, що частково втрачає характер суто сервісного обслуговування та виходячи з природи основної послуги передбачає *організацію масових пасажиропотоків і організацію масового додаткового обслуговування*, безумовно поелементно (переміщення і додаткові послуги спожиті конкретним пасажиром) певним чином персоніфікованих, але в сукупності (для виробника) масових і потокових.

Повертаючись до необхідності прийняття господарських рішень з урахуванням особливостей організації галузевої діяльності, слід ще раз підкреслити, що ринкове середовище вимагає застосування таких економічних механізмів і моделей побудови техніко-технологічних схем виробництва, які б сприяли задоволенню вимог комерційного розрахунку – самофінансуванню, самоокупності, рентабельності усіх ланок підприємства, матеріальній зацікавленості працівників, матеріальній відповідальності колективу, організації відносин між підприємствами та вищими органами через державні замовлення, контракти, ставки банківського відсотка тощо [207, Т. 1, с. 133, 331].

Вирішення трансформаційних завдань сучасності, а саме: збільшення результативності, поліпшення якісних властивостей, підвищення керованості процесів функціонування економічної системи вимагає цілісного сприйняття

об'єктів транспортного управління з розглядом системи від зародження до задоволення потреб у перевезенні, пошуку резервів зростання ефективності транспортного виробництва у кожному елементі технологічного ланцюга, поглиблення спеціалізації у виконанні функцій, усебічної інформатизації технологічних, організаційних та економічних процесів і формування інтегрованих інформаційних систем, раціоналізації потокових процесів, виходячи з критеріїв комерціалізації. Розгляд трансформаційних процесів із позицій функціональної цілісності окремих ланцюгів із спеціалізацією, інформатизацією та потоковістю виробництва спонукає до усвідомлення необхідності запровадження *логістичних основ* в організації управління суспільно-транспортною взаємодією у сфері перевезення пасажирів.

Відповідно до визначення С. Мочерного, Я. Ларіної, О. Устенко та С. Юрія під логістикою розуміється «галузь економічної науки, яка вивчає планування, оптимальне управління і контроль за матеріальними та нематеріальними потоками і операціями в цілісних економічних системах» [207, Т. 1, с. 436]. Більш загальне тлумачення надає доктор економічних наук, професор Б. Анікін, який визначає логістику «наукою про управління поточними процесами в економіці» [305, с. 10].

Сучасна концепція сприймає логістику як комплексну теорію планування, управління, організації та контролю обігу матеріальних ресурсів, відповідного інформаційного і фінансового забезпечення, яка ґрунтується на взаємозалежних зв'язках у сфері функціональних, структурних та інституціональних аспектів процесу фізичного кругообігу й відображається у створенні інтегрованих організаційних та інформаційно-регуляційних систем, що забезпечують реалізацію логістичних завдань. Логістика виступає як стратегічний інструмент довготермінової ринкової стратегії підприємств пасажирського транспорту в оптимальному поєднанні з державним регулюванням.

Більшість галузевих процесів можна поділити на три визначальних сегменти розподілу (рис. 4.1), що мають поточний характер.

Лише у зовнішньому середовищі в процесі *надання транспортних послуг* формуються пасажиропотоки, канали додаткового обслуговування, спрямовуються потоки інформації та грошових коштів (рис. 4.2).

Унаслідок складної організаційно-економічної і техніко-технологічної будови діє й специфічна система розподілу матеріальних і нематеріальних потоків у внутрішньому середовищі транспортних підприємств під час *організації транспортного виробництва*.

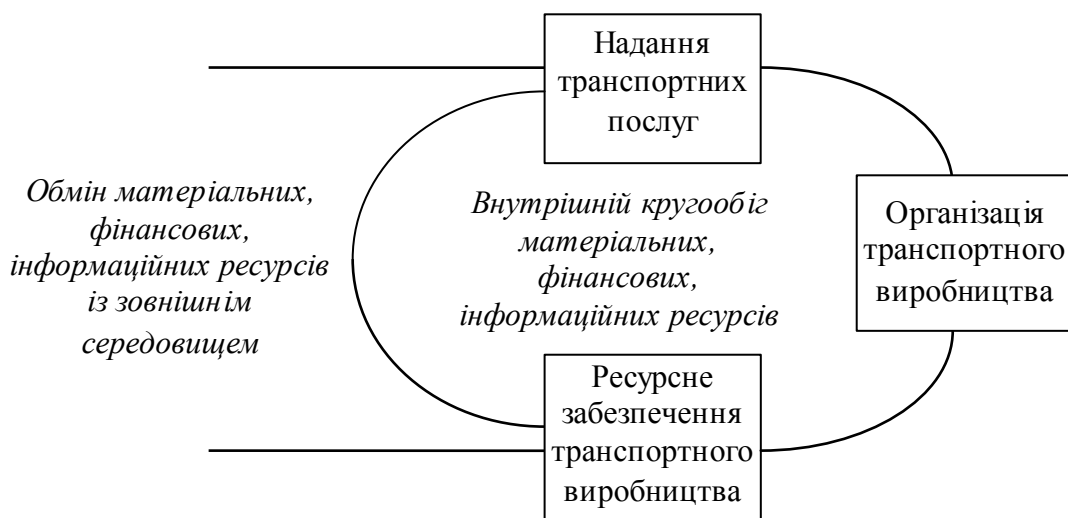


Рис. 4.1. Сегменти розподілу ресурсів і формування потоків

Джерело: розроблено автором

Потокові ознаки мають процеси *ресурсного забезпечення транспортного виробництва*, що створює на підприємствах умови, необхідні для виконання різноманітних виробничих і господарських функцій.

Як наслідок, у логістичному аспекті *транспорт* має двояке значення. З одного боку, є ланкою логістичного ланцюга (лінійно впорядкованої множини «елементів логістичної системи» (фізичних і юридичних осіб) об'єднаної «за матеріальним, сервісним або пасажирським (інформаційним або фінансовим) потоком з метою аналізу або синтезу визначеної сукупності логістичних

процедур» [499, с. 9]), а галузеві виробничі засоби утворюють *елемент логістичної інфраструктури* (будівлі, споруди, транспортні та інші засоби комплексу «установ, підприємств, що виконують певні функції в розвитку та відтворенні логістичних процесів» [207, Т. 1, с. 437]). З іншого – технологічні, організаційні, інформаційні, економічні та фінансові процеси транспортного виробництва можуть виступати у якості *об'єкта логістичного управління* (свідомо організованого, цілеспрямованого й активного впливу «суб'єктів логістичної системи

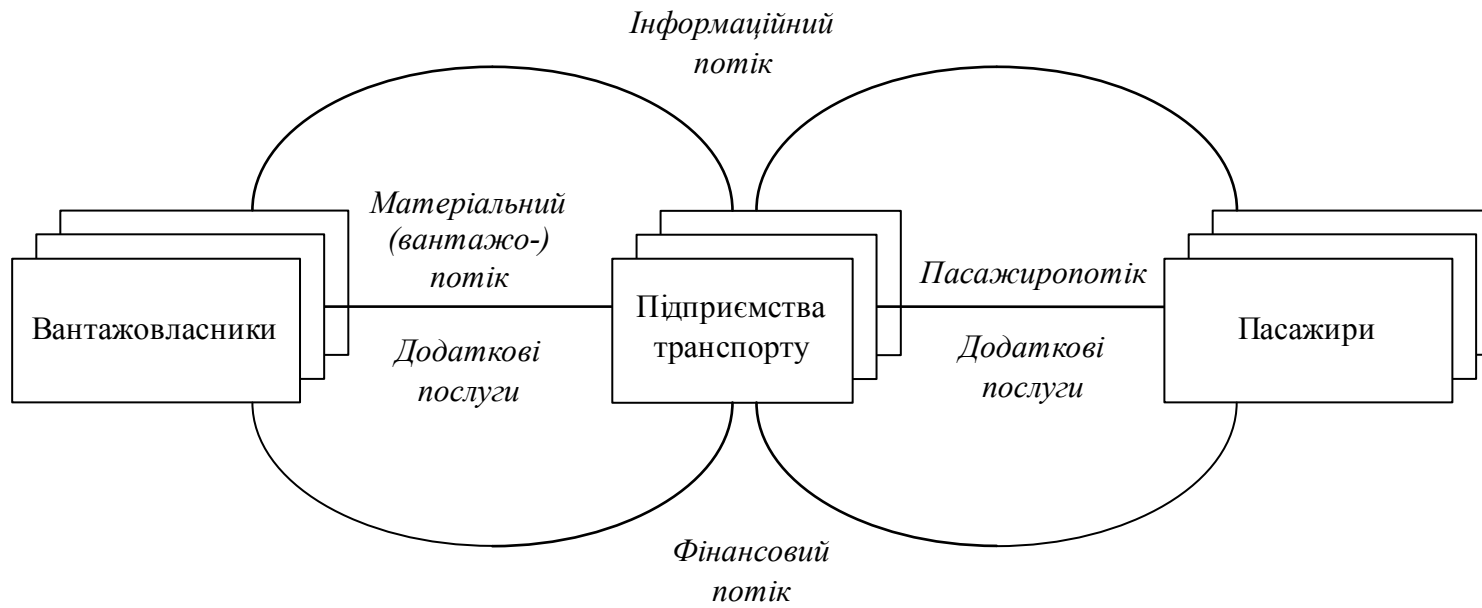


Рис. 4.2. Зовнішні потокові процеси транспорту

Джерело: розроблено автором

В основі першого аспекту лежить відомий процес кругообігу капіталу, що містить стадії виробництва й обігу, які здійснюються за схемою:

[illegible]

 $\tilde{A}'$ – гроші (дохід від реалізації продукції).

Позиціонування транспорту як об'єкта логістичного управління пов'язане із забезпеченням функціонування виробничих складових галузі та з кругообігом коштів, спрямованих на розвиток транспортної сфери:

$$\tilde{A} - O(\zeta O) \dots \hat{A} \dots \tilde{A}',$$

Звідси виникають вимоги до підвищення якості та ефективності транспортування; особливого значення набуває прискорення та безперервність перевізного процесу, забезпечення безпеки руху, безвідмовність у роботі всіх

ланцюгів транспортного конвеєра, підвищення якості роботи кожного робочого, бригади, підприємства, виробничого об'єднання.

Саме транспорт має всі ознаки і можливості органічного втілення логістичних основ функціонування у власну економічну діяльність. Спроможність галузі до реалізації базової ідеї логістики, а саме: створення надійного, стійкого й оптимального ланцюга «постачання – виробництво – розподіл – споживання» (що у виробничо-господарському контексті розширює ланцюг «виробник – споживач») не викликає заперечень – транспортні процеси зв'язують і забезпечують просування об'єктів логістичного управління, виникають і втілюються при виборі каналів розподілу сировини та готової продукції, обумовлюють формування максимальної частки логістичних витрат і значно впливають на рівень цін. Без сутнісного поєднання складових логістичного конвеєра оптимальне впровадження логістики в економіку має великі складнощі.

До методологічних основ координації поточкових процесів при функціонуванні і розвитку транспорту в цілому та сфери перевезення пасажирів зокрема, що враховують головні особливості, покладені в основу створення ефективної логістичної системи, на наш погляд, належать такі (табл. 4.1).

1. *Комплексність перевізної діяльності*, що передбачає сприйняття поточкових процесів протягом усього логістичного ланцюга з оцінкою транспортування як головної, але однієї з низки логістичних функцій (поряд з реалізацією проїзних документів, обслуговуванням у пунктах відправлення і прибуття, наданням низки послуг під час руху). Усвідомлення комплексності перевізної діяльності з невід'ємністю переміщення пасажиропотоків від джерела формування до місця призначення зміщує акценти відпрацювання і прийняття економічних рішень із виробництва транспортного продукту на дотримання основного правила логістики – правила «7R» [492] – надання товару (R_1 , *right product*), у даному випадку транспортної послуги, необхідної якості (R_2 , *right quality*) і кількості (R_3 , *right quantity*) у потрібний час (R_4 , *right time*) та визначеному місті [напрямку, пунктах відправлення та прибуття] (R_5 ,

right place) від надійного постачальника [місця зародження об'єкта
логістичного управління] конкретному

Таблиця 4.1. Методичні основи координації потокових процесів підприємств сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Властивості потокових процесів	Методичні прийоми логістичного управління	Загальна формалізація методичних прийомів	Деталізація складових
1	2	3	4
Комплексність перевізної діяльності	Основне правило логістики – правило «7R»	$f = \{R_1, R_2, R_3, R_4, R_5, R_6, R_7\} \rightarrow opt$,	R_1 – товар (послуга) R_2 – якість R_3 – кількість R_4 – час R_5 – місце R_6 – споживач R_7 – витрати
Інтегрованість логістичної системи	Орієнтація на учасників «ланцюга цінностей» в межах п'яти областей ефективності (D) серед ключових сфер компетентності (S)	$f = \{f(D), f(S)\} \rightarrow opt$, де $f(D) = \{D_1, D_2, D_3, D_4, D_5\}$, $f(S) = \{S_1, S_2, S_3, S_4, S_5, S_6, \dots, S_i\}$	D_1 – зв'язок із постачальниками D_2 – зв'язок із споживачами D_3 – технологічні процеси підрозділу D_4 – зв'язок між підрозділами підприємства D_5 – зв'язок між підприємствами логістичного ланцюга S_1 – реалізація проїзних документів S_2 – обслуговування в місцях утворення та згасання пасажиропотоків S_3 – обслуговування в процесі руху S_4 – переміщення S_5 – запаси S_6 – складське господарство S_7 – інфраструктура S_8 – інформація

Продовження табл. 4.1.

1	2	3	4
Узгодженість логістичної системи	Дотримання форм відповідності суб'єктів логістичного ланцюга (F)	$f = [F_1, F_2, F_3, F_4, F_5] \rightarrow opt$	F_1 – технічна F_2 – технологічна F_3 – правова F_4 – організаційна F_5 – економічна відповідність
Гармонізація інтересів учасників перевізної діяльності	Досягнення економічних компромісів ($C, F_5 = f(C)$)	$f(\tilde{N}) = [\Delta\tilde{N}_1, \Delta\tilde{N}_2] \rightarrow opt$, за умовами, що $\Delta\tilde{N}_1 \rightarrow \min$, $\Delta\tilde{N}_2 \rightarrow \max$, $(\Delta C_2 - \Delta C_1) \rightarrow \max$	ΔC_1 – додаткові питомі повні витрати (на одиницю пасажиропотоку) ΔC_2 – досягнутий додатковий питомий ефект

споживачу [пасажиру] (R_6 , *right customer*) з вимагаємим рівнем витрат (R_7 , *right cost*):

$$f = |R_1, R_2, R_3, R_4, R_5, R_6, R_7| \rightarrow opt,$$

що, з погляду системного підходу [455, 464], дозволяє своєчасно з оптимальним результатом дати відповіді на запитання: {Що? Як? Скільки? Коли? Де? Хто? Кому?}, доповнюючи кількісний параметр {Скільки?} вартісним виміром – витратами.

2. *Інтегрованість логістичної системи*, що є логічним продовженням комплексності перевізної діяльності та за якою обов'язковим є інформаційне об'єднання суб'єктів логістичного ланцюга в логістичну систему з можливим створенням нових організаційних форм – логістичних мереж. Динаміка техніко-технологічного розвитку з глобалізацією економічних відносин та інформатизацією суспільства обумовлює прискорення потоків у кругообігу капіталів, скорочення кількості посередників, неминучість інтеграційних зрушень.

В основі інтеграційних процесів у межах ключових сфер компетентності є орієнтація на всіх учасників «ланцюга цінностей» [499, с. 108], що містить п'ять областей ефективності [англ. *domain*, D]: зв'язок із постачальниками [суб'єктами матеріально-технічного забезпечення, об'єктами концентрації трудових ресурсів] (D_1), зв'язок із споживачами [населенням, зацікавленими суб'єктами] (D_2), технологічні процеси підрозділу (D_3), логістичні процеси між підрозділами підприємства (D_4), логістичні зв'язки між підприємствами логістичного ланцюга (D_5). Відокремлюючи при цьому у сфері пасажироперевезень серед ключових сфер компетентності сфери [грец. *sphaira* – куля [473, с. 871], S]: специфічних – реалізація проїзних документів (S_1), формування систем обслуговування в місцях утворення та згасання пасажиропотоків (S_2), в процесі руху (S_3), переміщення (пасажирів між пунктами відправлення і прибуття) (S_4), загальних для будь-яких видів

економічної діяльності – управління запасами (S_5), логістичною інфраструктурою (S_6), складським господарством (S_7), логістичною інформацією (S_8) та ін. Інтеграція сфер компетенції з орієнтацією на області ефективності створює надійне інформаційне середовище оптимізації галузевих економічних рішень:

$$f = |f(D), f(S)| \rightarrow opt,$$

де $f(D) = |D_1, D_2, D_3, D_4, D_5|$,

$$f(S) = |S_1, S_2, S_3, S_4, S_5, S_6, \dots, S_i|.$$

3. *Узгодженість логістичної системи* – полягає у забезпеченні технічної (параметрів логістичної інфраструктури; технічних засобів транспорту, пропускної та перевізної спроможності взаємодіючих систем і пристроїв, F_1), технологічної (технології транспортування, графіків роботи транспорту, відправлення, слідування і прибуття транспортних засобів, планів-графіків роботи транспортних вузлів, F_2), правової (законодавчої та нормативної бази, F_3), організаційної (системи управління, змістом, поданням, швидкістю та своєчасністю одержання інформації, F_4), економічної (методології дослідження ринку, розподілу перевезень і ресурсів, тарифоутворення, F_5), форм [лат. *forma* – зовнішність, устрій [473, с. 947], F] відповідності суб'єктів логістичного ланцюга. Реалізація принципу узгодженості є основою організації оптимального функціонування транспортної галузі.

$$f = |F_1, F_2, F_3, F_4, F_5| \rightarrow opt.$$

4. *Гармонізація інтересів учасників перевізної діяльності* деталізує один із проявів узгодженості логістичної системи – економічну форму відповідності, у зв'язку із значною суперечністю комерційних інтересів; полягає у взаємному узгодженні, координації, уніфікації та зведенні господарських процесів до

єдиної системи і в процесі реалізації забезпечує досягнення економічних компромісів [лат. *compromissum* – угода, згода [473, с. 543], $C, F_s = f(C)$]. Оскільки відправлення, переміщення, прибуття, супутнє обслуговування та інші сфери компетентності «відбуваються у різних точках логістичного ланцюга, то виходячи з теорії компромісів... з метою прийняття вірних рішень необхідно враховувати потреби суміжних функцій на сполученнях» [305, с. 45]. Економічні компроміси, досягнуті внаслідок гармонізації інтересів, втілюються через співвідношення величини додаткових питомих (у розрахунку на одиницю транспортного потоку) повних витрат (ΔC_1) із розміром додаткового питомого досягнутого ефекту (ΔC_2):

$$f(\tilde{N}) = |\Delta \tilde{N}_1, \Delta \tilde{N}_2| \rightarrow opt,$$

за умовами, що $\Delta \tilde{N}_1 \rightarrow min, \Delta \tilde{N}_2 \rightarrow max, (\Delta C_2 - \Delta C_1) \rightarrow max$.

Отже, переосмислюючи образний вираз відомого українського економіста М. Туган-Барановського, висловлений стосовно поняття «ринок» [505, с. 220], можна сказати, що логістика – це вузол, де переплітаються нитки сучасної господарської діяльності багатьох галузей економіки, лише частина запасу продуктивних сил якої знаходить застосування. Що ж перешкоджає більш повному використанню існуючого економічного потенціалу, що стримує зростання суспільного виробництва, у т. ч. у сфері перевезення пасажирів?

На наш погляд, відповідь полягає в обмеженому врахуванні суцільних ознак ринкової взаємодії; недостатньо повному усвідомленні комплексності, інтегрованості, узгодженості та гармонізації потокових процесів, як головних логістичних інструментів, що дозволить послабити протиріччя від дії еластичних факторів під час галузевого функціонування і розвитку [114, 469].

Соціальна сфера є невід’ємною частиною економічної системи – частиною, що визначає спосіб життя населення, відображає рівень добробуту держави, забезпечує задоволення персональних і групових потреб соціуму. Будучи в центрі державних інтересів, види діяльності, що до неї належать,

постійно відчують на собі вплив тенденцій комерціалізації та соціалізації. Виникаючі невідповідності змушують до пошуку способів узгодження суспільних і виробничих потреб, можливостей та необхідності індивідуалізації економічних відносин. Крім освіти, культури, охорони здоров'я, комунального обслуговування до соціальної сфери економіки прийнято відносити і пасажирський транспорт.

Транспортне обслуговування населення було, і завжди буде в центрі національних інтересів. Перевезення пасажирів (у своїх якісних і кількісних характеристиках), як індикатор економічних процесів, вносить вагомий внесок у формування уявлень про суспільство і певною мірою відображає досягнутий рівень державного розвитку.

Однак, будучи за своєю природою економічною, діяльність, пов'язана з перевезенням пасажирів, не може бути позбавлена економічного контексту. У процесі переміщення виникають товарно-грошові відносини, в рамках яких виробник (перевізник) пропонує товар (транспортну послугу), а споживач (пасажир) за певну плату одержує право нею скористатися. А раз товарно-грошові відносини виникають, то необхідно враховувати відповідні економічні інтереси та задовольняти обопільні економічні потреби. Отже, виключати бізнес-орієнтованість виробничих процесів категорично не можна, як і не можна ігнорувати необхідність отримання пасажиром споживчих вигод.

Економічна діяльність у сфері пасажироперевезень, безумовно, має певну специфіку і безперечно несе в собі важливий соціальний контекст, стримуючий свободу вибору і ступінь комерціалізації відносин. Між тим, зазначена обставина не повинна позбавляти можливості побудови бізнес-моделей, як і перешкоджати виявленню ключових факторів розвитку з оцінкою перспектив і джерел зростання підприємств пасажирського транспорту. Незважаючи на збитковість перевізної діяльності, навіть всупереч даному факту, сучасне економічне середовище змушує галузь при обґрунтуванні господарських

рішень керуватися ідеологією підприємництва та приймати до реалізації заходи, що передбачають локальне отримання прибутку і загальну мінімізацію збитків.

Саме тому навіть у глибоко збиткових сегментах ринку, до яких у сфері пасажироперевезень належить приміське сполучення, частіше ставляться завдання розробки та реалізації бізнес-планів [345, 359], в т. ч. на державному рівні [398], і пропонуються відповідні методологічні підходи [361]. Однак до теперішнього часу рішення проблеми побудови галузевих бізнес-моделей носять досить схематичний характер, а опис процесів бізнес-планування на рівні господарюючих суб'єктів – певною мірою поверхневий і недостатньо чіткий, що свідчить про становлення відповідної методології і змушує до глибшого теоретичного вивчення зазначеної проблематики.

Перш за все, слід підкреслити, що в загальноекономічному науковому середовищі в поняття бізнес-моделі та бізнес-плану вкладається неоднозначний зміст. Під бізнес-моделлю розуміється «сукупність стандартизованих способів..., правил ведення... бізнесу, що лежать в основі стратегії компанії, а також критеріїв оцінки його ділових показників» [495]; «концептуальний інструмент..., що виражає логіку компанії в... формуванні прибуткових і стійких джерел доходу» [608, с. 15]; «модель, яка описує деталі бізнесу: його цілі, організацію, бізнес-процеси, бізнес-правила» [575, с. 18] або «концептуальний інструмент для дослідження складного об'єкта (бізнес-системи), що відображає логіку бізнесу» [486]. Категорія бізнес-плану є більш поширеною і досить конкретною, однак, тим не менш, також припускає різні тлумачення [425, с. 44; 204, с. 54; 306, с. 31 і багато ін.].

В цілому можна стверджувати, що перше із зазначених понять позначає абстрактний зміст і загальну методологію організації підприємницької діяльності, а друге – передбачає конкретизацію означених завдань у сукупності планових показників, тим самим визначити напрям руху дослідницької думки від моделі до плану (не навпаки) і усвідомити необхідність попередньої

побудови моделі і подальшого обґрунтування результатів її реалізації. Як моделей ведення підприємницької діяльності (бізнес-моделей) може бути декілька, так і може бути декілька програм вирішення поставлених в ній завдань (розроблених бізнес-планів) і вибір буде зроблений на користь того з них, який забезпечує формування максимальних економічних вигод.

У сучасних наукових публікаціях підкреслюється широта методології бізнес-моделювання та бізнес-планування. Відзначається складність вибору серед моделей стратегічного аналізу (матриць SWOT і PEST-аналізу), побудови стратегій (Портера, Хофера-Шенделя), управління якістю, фінансами, персоналом, товарними потоками [306, 486 та ін.]; об'єктивність застосування стандартних методів проведення планових розрахунків (оптимізації, цільового прибутку, індикативного, балансового, нормативного та дослідно-статистичного методів) [323]; різноманітність методичних рекомендацій (UNIDO, TACIS, World Bank, Ernst & Young, KPMG, ЄБРР) [330, 450, 526] і програмних продуктів (COMFAR, PROPSPIN, Business plan PRO, Project Expert і багатьох інших) [450]. З розуміння надзвичайної затребуваності зазначених розробок і ємності сформованого інформаційного середовища усвідомлюється складність відокремлення галузевої проблематики і роз'єднаність способів розв'язання локальних завдань. Між тим, незважаючи на певну розмитість методичних засад формування у сфері перевезення пасажирів бізнес-орієнтованих напрямків, окремі узагальнення зробити можна і навіть необхідно.

По-перше, потрібно підкреслити, що потоковий характер виробничих процесів у сфері пасажироперевезень не викликає сумнівів. Звідси виникає необхідність застосування логістичних прийомів до оптимізації бізнес-операцій [469] і обов'язковість у дотриманні основного правила логістики – правила «7R», спрямованого на надання:

- потрібного товару (транспортної послуги, R_1)
- необхідної якості (R_2)

- в необхідній кількості (R_3)
- в потрібний час (R_4)
- в певному місці (R_5)
- конкретному споживачеві (пасажиру, R_6)
- з прийнятним рівнем витрат (транспортних витрат, R_7).

При цьому орієнтація на учасників ланцюжка цінностей в межах п'яти

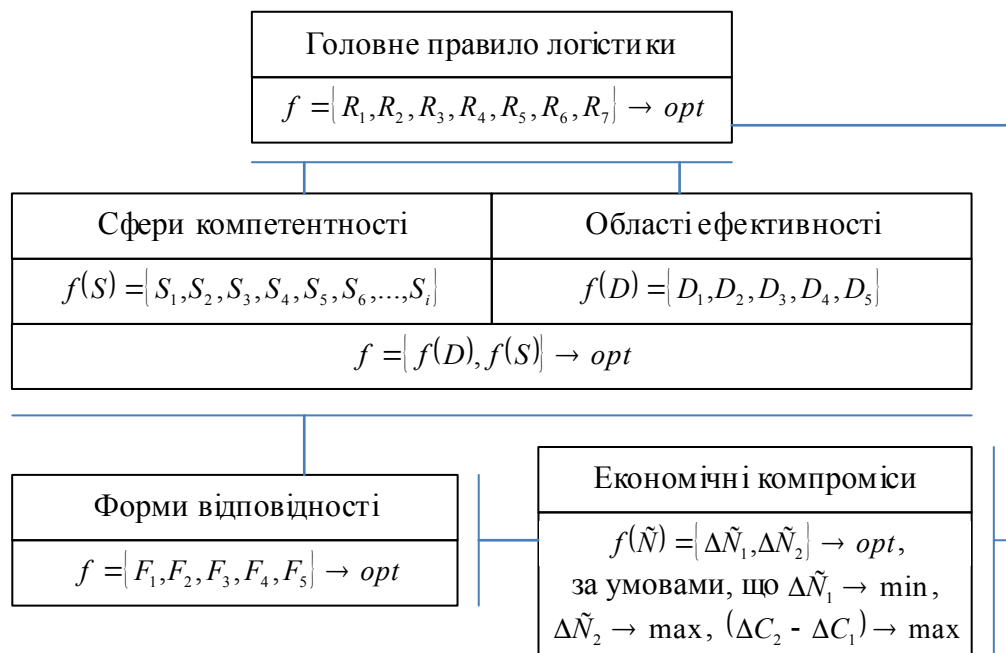


**Рис. 4.3. Загальна формалізація методичних прийомів координації
потоків процесів**

Джерело: розроблено автором

областей ефективності (D) серед ключових сфер компетентності (S) повинна припускати дотримання певних форм відповідності (F) і досягнення економічних компромісів (C), іншою мовою, забезпечувати вигідну взаємодію, адекватну умовам внутрішнього і зовнішнього середовища.

Схематично послідовність застосування методичних прийомів координації поточкових процесів у сфері пасажироперевезень у загальному вигляді та з деталізацією компонентів продана на рис. 4.3 і 4.4.

Очевидно, що в рамках соціально-економічної взаємодії на ринку пасажирських перевезень споживач (пасажир) очікує придбати транспортні послуги певної кількості та якості у відповідності з просторово-часовими обмеженнями і вартісними перевагами.



Рис. 4.4. Послідовність застосування методичних прийомів координації поточкових процесів підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Як наслідок, виробник (перевізник) у процесі реалізації проїзних документів і переміщення під час обслуговування в пунктах відправлення-прибуття і на шляху прямування повинен формувати остаточний споживчий вибір, безумовно з урахуванням висунутих вимог, однак і з орієнтацією на досягнення економічної ефективності.

Виходячи з цього мають бути налагоджені зв'язки з постачальниками, пасажирями, підрозділами та галузевими підприємствами, а також забезпечена відповідність техніко-технологічних, організаційно-правових та економічних параметрів чинним нормативним обмеженням. В остаточному підсумку саме в збалансуванні економічних вигод перевізника та пасажирів формуються виробничо-споживчі компроміси і досягаються оптимальні соціально-економічні результати.

По-друге, неконкретність зазначених методичних прийомів усувається, а процес обґрунтування комерційних рішень набуває більш зрозумілих обрисів унаслідок застосування низки формалізованих методів, зокрема за допомогою застосування засобів діагностики конкурентоспроможності продукції та функціонально-вартісного аналізу виробництва.

Перші націлені на виявлення переваг і недоліків окремих складових або діяльності в цілому з точки зору споживача в порівнянні з наявними на ринку альтернативами. Другий дозволяє визначити вартість передбачуваних операцій і можливості регулювання окремих характеристик пропозиції з доведенням властивостей товару до рівня альтернативного споживання або навіть отримання додаткових переваг на ринку.

Відомий коефіцієнт конкурентоспроможності продукції (розрахований шляхом співвідношення споживчих вигод і витрат), представлений в характеристиках основного правила логістики, набуває вигляду:

$$\hat{E}_{\hat{e}}(R_6) = R_1(R_2, R_3, R_4, R_5) / R_7,$$

відображаючи особливості споживання (R_6) певного товару (транспортної послуги, R_1) в його якісному (R_2), кількісному (R_3) і просторово-часовому (R_4 , R_5) вимірі в розрахунку на одиницю передбачуваних витрат (R_7). І в зіставленні з альтернативними товарами (власними або конкурентів), описаними тими ж показниками та способом, дозволяє виявити і навіть оцінити ступінь позитивних чи негативних відхилень (у відсотках і частках одиниці).

Як критерій оцінки може бути використана і зворотна величина (результат ділення витрат на вигоди), яка відображає *споживчу вартість умовної одиниці групового параметра продукції*:

$$p_a(R_6) = R_7 / R_1(R_2, R_3, R_4, R_5),$$

по суті демонструє *вартість вигод* (або переваг [*англ. price advantage*], p_a), одержуваних при придбанні товару з точки зору користувача. Очевидно, що на ринку транспортних послуг (як втім, і на будь-якому іншому ринку) питома вартість споживчих властивостей з точки зору пасажирів повинна бути мінімізована ($p_a \rightarrow \min$), а для перевізника – стати індикатором виявлення економічних резервів.

Зокрема відносно низька вартість вигод (у порівнянні з альтернативним споживанням): $p_a(s_1) < p_a(s_2)$, де s_1 і s_2 позначає два види транспортних послуг ([*англ. transport service*], s) – свідчить про наявність можливості збільшення ціни продукції, а зворотна ситуація: $p_a(s_1) > p_a(s_2)$ – про необхідність зниження цін або поліпшення якості для підтримки наявних ринкових позицій або отримання конкурентних переваг. Такого роду інтерпретації дозволяють моделювати ступінь зміни і визначати новий рівень зазначених показників. Так, якщо вартість вигод пасажирів при споживанні двох альтернативних видів транспортних послуг описати за допомогою залежностей:

$$p_a(s_1) = R_7(s_1) / R_1(s_1) \text{ та } p_a(s_2) = R_7(s_2) / R_1(s_2),$$

то допустимий рівень вартості і груповий параметр властивостей першої з послуг можуть бути визначені за відповідними формулами:

$$R_7(s_1) = R_7(s_2) \cdot R_1(s_1) / R_1(s_2) \text{ і } R_1(s_1) = R_1(s_2) \cdot R_7(s_1) / R_7(s_2).$$

Одночасно, з метою виробничої характеристики і формування уявлень про економічні можливості зміни властивостей товару у відповідності з ринковими потребами необхідна оцінка ресурсоемності бізнес-операцій і як наслідок вартісна оцінка параметрів виробництва. В якості інструментарію можуть бути застосовані елементи функціонально-вартісного аналізу.

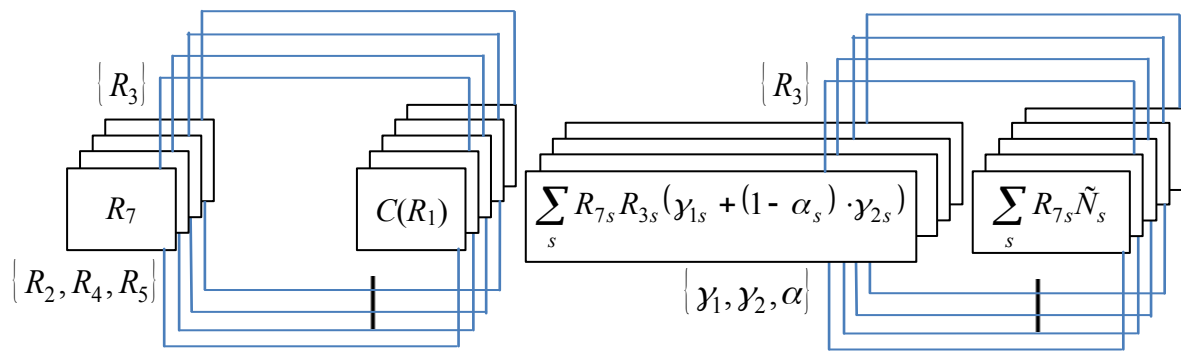
У сфері пасажироперевезень зазначені параметри доцільно розкласти на сукупність технологічних операцій перевізного процесу або процесу додаткового обслуговування населення (тим самим позначивши функції), а далі визначити вартість кожної операції виходячи з витрат, що припадають на вимірник, і величини вимірника, необхідної для виконання операції. Як наслідок витрати, пов'язані з виготовленням продукції (тобто наданням транспортної послуги, R_1) можуть бути визначені як сума добутоків питомих витрат (так званих витратних ставок) і величини вимірника:

$$C(R_1) = \sum_j \left[\left(\sum_i e_{ij} r_{ij} \right) \cdot I_j \right].$$

У представленому співвідношенні індекс i означає вид економічних ресурсів ($i = \overline{1, I}$), j – вимірювач ($j = \overline{1, J}$).

Зміну вартісної оцінки внаслідок поліпшення споживчих властивостей та відповідного розширення обсягів споживання можна представити на схемі (рис. 4.5 а).

Умовно наведений алгоритм слід позначити як *метод покрокового збалансування*, що направляє роботу аналітика шляхом здійснення багаторазових переходів від вартісних резервів до конкурентних переваг – не навпаки.



а) в комерційному секторі –

в підсистемі

«виробник – споживач»

б) в соціальному секторі –

в підсистемі

«виробник – споживач – держава»

Рис. 4.5. Узгодження споживчих властивостей та виробничих можливостей методом покрокового збалансування

Джерело: розроблено автором

По-третє, в масштабі окремо взятих напрямів формування пасажиропотоків комерційний і соціальний сегменти ринку пасажирських перевезень мають

бути розглянуті відособлено, точніше, знов-таки покроково врахована ступінь участі зацікавлених сторін. А отже, мають бути підведені підсумки і визначені результати, отримані в умовах різної соціально-економічної взаємодії. По суті, мова йде про демонстрацію варіантів державної участі і ступеня відповідного втручання в ринкові відносини виробників і споживачів, які втілюються

головним чином у повному або частковому регулюванні вартості реалізованої продукції. Як наслідок витрати на споживання для всього населення або для окремо взятих категорій можуть бути зменшені, як і зменшена величина вхідного грошового потоку підприємств. У такому випадку виручені грошові кошти треба визначати як суму (по транспортним послугам, далі позначеним індексом s) добутків обсягів і вартості транспортного обслуговування (R_3 , R_7), скориговану виходячи з частки соціального споживання (пільгового пасажиропотоку – y_2 , при цьому y_1 позначає повноплатний пасажиропотік) і розміру наданих пільг (α):

$$\sum_s R_{7s} R_{3s} (y_{1s} + (1 - \alpha_s) \cdot y_{2s}),$$

і порівнювати із сукупними витратами виробництва: $\sum_s R_{7s} \tilde{N}_s$ (рис. 4.5 б).

Користуючись позначеннями, поданими на рис. 4.3 і 4.4, що характеризують блок економічних компромісів, перше з наведених виразів може бути позначене через C_2 , а друге – через C_1 , а перевищення доходами витрат максимізоване: $(C_2 - C_1) \rightarrow \max$.

Варіанти будуть відрізнятися не лише диференціацією вартісних параметрів, а й відповідними змінами кількісних характеристик, а частка соціального споживання (y_2) разом з величиною пільг (α) – демонструвати спосіб державної участі. Зокрема застосування механізму компенсації збитків відобразиться в y_2 рівному 100 % і помірному α .

Надання прав на пільгове переміщення окремим категоріям пасажирів наблизить y_2 до частки даних категорій у загальній чисельності населення і визначить значні розміри α (50 % ÷ 100 %, частіше 100 % вартості). Комбінація представлених способів припускає диференціацію і введення додаткового множника, застосовного для всього виразу, як і для окремих видів транспортних послуг [91, 130, 159].

Зважаючи на комерціалізацію значного сегмента сфери пасажироперевезень і поширення дії ринкових механізмів, на питаннях бізнес-орієнтування виробничих процесів треба зупинитися детальніше.

Варто зазначити, що бізнес-орієнтування в будь-якій сфері економічної діяльності безпосереднім чином пов'язане з отриманням комерційних вигод. Прагнення до максимізації прибутку мотивує господарюючих суб'єктів до прийняття рішень в умовах ризику та невизначеності, до концентрації капіталу і монополізації ринку, що можливо лише у випадку саморегулювання економіки та дії механізмів самоорганізації, які відновлюють рівновагу за допомогою зміни цін і коливання попиту і пропозиції.

4.2. Методичний підхід до регулювання пасажирських перевезень з урахуванням вимог Парето-оптимальності

Сучасні дослідники зазначають, що через зростання ролі інформації змінюється характер підприємницької діяльності – стає більш мобільним [457, с. 80], проте як і раніше провокує до зміни ринкової ситуації з метою отримання прибутку, захоплення споживчих сегментів і утримування економічних привілеїв. Єдиним елементом системи природного захисту соціально-економічних інтересів суспільства від негативних проявів бізнес-орієнтованих операцій є конкуренція [61, 457, 484 та ін.].

Прийнято вважати, що посилення конкуренції сприяє раціоналізації поведінки учасників ринкових відносин, підвищенню якості товарів, розширенню асортименту супутніх послуг, найбільш повному задоволенню суспільних інтересів. І навпаки, відсутність економічного суперництва призводить до порушення умов взаємовигідного співробітництва, нееквівалентного обміну цінностями, концентрації та централізації капіталу.

Будучи об'єктивною економічною силою, конкуренція відображає необхідні і стійкі «причинно-наслідкові зв'язки між економічними суб'єктами у боротьбі за вигідні умови виробництва і реалізації товарів з метою отримання найбільшого прибутку» [125, с. 235].

З явищем конкуренції нерозривно пов'язане поняття конкурентоспроможності – здатності здійснювати економічну діяльність «в умовах ринкових відносин», отримувати «прибуток, достатній для науково-технічного вдосконалення виробництва, стимулювання працівників і підтримки продукції на високому якісному рівні» [299], «вигравати в конкурентній боротьбі на ринках товарів, капіталу, робочої сили» [240], «створювати певні переваги для суб'єкта... конкуренції» [206, с. 238].

Очевидно, що категорія конкурентоспроможності є відносною характеристикою економічної діяльності, виявляється лише в результаті зіставлення споживчих властивостей і дозволяє оцінити ринкові позиції товарів, підприємств, галузі та національної економіки. А оскільки відносною, то методологічною основою оцінки конкурентних переваг і виявлення економічних резервів або запасів міцності є будь-які порівняння.

Для визначення рівня конкурентоспроможності застосовується сукупність техніко-технологічних та економічних показників, що характеризують широкий спектр споживчих властивостей об'єкта товарно-грошових відносин. На сьогодні розроблений і доведений до стану методичних рекомендацій різноманітний інструментарій обробки такого роду параметрів. Систематизація способів узагальнення і зіставлення вимірників відповідних економічних змінних [5, 29, 31, 42, 55, 66, 82, 248, 268, 311, 436, 477, 504, 521 та ін.] дозволяє виділити певні методологічні підходи (табл. 4.2).

1) оцінка багатокритеріальних альтернатив використовується для визначення комплексного показника конкурентоспроможності і припускає побудову адитивних, мультиплікативних або адитивно-мультиплікативних залежностей;

2) агрегування спрямоване на укрупнення економічних показників за допомогою об'єднання в групи, містить перехід від одиничних параметрів оцінки ступеня задоволення окремих потреб до групових і далі до інтегральних;

3) оцінка середніх величин, зокрема визначення середньоарифметичної і середньгеометричної простих і зважених, застосовується для узагальнення характеристик кількісно диференційованих значень параметрів;

4) оцінка відносних величин передбачає зіставлення показників з нормативними, еталонними або аналоговими значеннями;

Таблиця 4.2. Методологія оцінки конкурентоспроможності

Джерело: розроблено автором

Метод оцінки	Спосіб побудови показників	Формалізація способу	Економічний зміст
1	2	3	4
Оцінка багатокритеріальних альтернатив	Адитивний	$\sum_i R_i$	Сума оцінок споживчих властивостей
	Мультиплікативний	$\prod_i f(R_i)$	Вірогідність досягнення граничних показників
	Адитивно-мультиплікативний	$\sum_j \prod_i f(R_{ij})$	Сума логарифмів оцінок (функцій груп змінних)
Агрегування	Одиничний	R_i / R_j	Відношення фактичного значення показника до значення, за яким потреба повністю задовольняється
	Груповий	$\sum_i R_i \beta_i$	Ступінь задоволення потреб у цілому
	Інтегральний	$\sum_i R_i \beta_i : \sum_j R_j \beta_j$	Співвідношення групових показників різних груп параметрів
Оцінка середніх величин	Середньоарифметичні прості	$\sum_i R_i / n$	Середня оцінка конкурентоспроможності в умовах рівнозначної цінності параметрів
	Середньоарифметичні зважені	$\sum_i R_i B_i : \sum_i B_i$	Оцінка конкурентоспроможності з урахуванням ваги, (кількості балів) присвоєної кожному параметру
	Середньгеометричні зважені	$\prod_i R_i^{\beta_i}$	Середній ступінь варіації значень параметрів
Оцінка відносних величин	Нормативний	R_i / R_{ij}	Відносна оцінка параметра в зіставленні з нормативними значеннями
	Еталонний	R_i / R_{aj}	Відносна оцінка параметрів у порівнянні зі значеннями параметрів еталонного об'єкта
	Аналогів	R_i / R_{aj}	Відносна оцінка споживчих параметрів аналогічних об'єктів

Продовження табл. 4.2

1	2	3	4
Економічний аналіз	Горизонтальний	$R_{i(t)} : R_{i(t-1)}$	Виявлення тенденцій зміни споживчих параметрів
	Вертикальний	$R_i : \sum_i R_i$	Оцінка питомої ваги одиничного показника в групі параметрів
	Факторний	$\Delta \sum_i R_{iR_i}$	Оцінка ступеня впливу одиничних показників на зміну величини групового параметра
Експертна (бальна) оцінка	Без урахування значущості параметра	$\left(\sum_i B_i : n \right) : B_{\max}$	Оцінка за системою балів (наприклад, за системою «1111-5555»)
	З урахуванням значущості параметра	$\sum_j \left[\left(\sum_i B_{ij} : n \right) : B_{\max j} \right] \beta_j$	Оцінка за системою балів з урахуванням вагомості споживчих параметрів
Графічний метод	Побудова лінійного профілю	$R_{\min i} \leq R_i \leq R_{\max i}$	Візуальна порівняльна характеристика по групі параметрів у вигляді сукупності ламаних
	Побудова профілю за багатокутником	$R_i \beta_i / R_{\dot{a}i}$	Візуалізація відносних оцінок груп параметрів у вигляді багатокутника
	Побудова матриці в системі координат	$\left(R_{i(t)} / R_{i(t-1)} ; R_i / \sum R_{i\delta} \right)$	Візуальна оцінка змін конкурентних позицій (наприклад, по матриці «Бостонської консалтингової групи» з урахуванням життєвого циклу економічного об'єкта на ринку)
Оцінка оптимальності	Максимізація	R_i / R_j	Демонструє ступінь задоволення поставленим вимогам максимізації параметра
	Мінімізація	R_j / R_i	Показує відповідність критерію мінімізації значень
Економічна оцінка	Зіставлення вигод і витрат	$R_a / R_c \rightarrow \max$	Виражає рівень отримуваних споживчих вигод у розрахунку на одиницю витрат
	Співвідношення вартості та витрат	$R_p / R_c \rightarrow \max$	Свідчить про характер конкурентних позицій на ринку
	Співвідношення витрат і вигод	$R_c / R_a \rightarrow \min$	Оцінює вартість умовної одиниці споживчих вигод

5) економічний аналіз, в цілому, застосовує всі вище представлені методи обробки економічної інформації, проте має власний інструментарій, який і застосовується в рамках горизонтальної, вертикальної та факторної оцінки рівня конкурентоспроможності;

6) експертна оцінка узагальнює прийоми бального оцінювання параметрів (з урахуванням і без урахування вагомості), що не піддаються безпосередньому виміру;

7) графічний метод застосовується для візуалізації порівняльних характеристик і містить прийоми побудови лінійного профілю, профілю по багатокутнику, матриці в системі координат;

8) оцінка оптимальності має важливе значення при виявленні рівня конкурентоспроможності внаслідок того, що деякі параметри вимагають максимізації значень, інші – мінімізації, оттак необхідно застосовувати різні способи зіставлення величин відповідних показників і враховувати напрям оптимізації виробничо-споживчих результатів;

9) економічна оцінка зводиться головним чином до виявлення ступеня економічної ефективності і саме тому в основі визначення конкурентних позицій об'єктів товарно-грошових відносин можуть бути співвідношення вигод і витрат [204, Т. 1, с. 813], вартості та витрат [206, с. 238], витрат і вигод.

Однак сукупність і послідовність застосування окремих методологічних підходів, як і система техніко-технологічних та економічних показників, не є однозначними, чітко вивіреними та універсальними для застосування.

У формуванні методичних основ оцінки рівня конкурентоспроможності вирішальне значення має об'єкт оцінки (товар або підприємство) та особливості сформованого ринкового середовища, що об'єктивно залежать від виду і результатів економічної діяльності суб'єктів господарювання. Галузева специфіка накладає глибокий відбиток на сукупність техніко-технологічних властивостей, рівень економічних показників, відображається в умовах виробничо-споживчої взаємодії, структуруванні ринкових елементів,

формуванні товарно-грошових відносин, розвитку суспільних інститутів, і, отже, визначає диференціацію аналітичних процедур.

Зокрема існують особливості в оцінці конкурентоспроможності транспортних послуг в сфері перевезення пасажирів, що виникають уже на підготовчому етапі – в процесі формування системи техніко-технологічних та економічних параметрів і кількісній оцінці кожного з них. По-перше, слід підкреслити, що транспортне обслуговування населення характеризується досить специфічними показниками якості [15, 86, 124, 374, 392, 501, 516, 517, 520], які вимагають адаптації до конкретних умов надання транспортної послуги та допускають зіставлення з параметрами послуг альтернативного споживання. По-друге, оптимальні значення показників якості визначаються не тільки природою використовуваної змінної, а й конкретними умовами транспортного обслуговування, які оцінюються за допомогою даного вимірника.

Наприклад, у рамках оцінки якості роботи автобусів характеристика швидкості (позначимо через R_i) здійснюється не лише на базі показників швидкості руху транспортних засобів (R_{i1}), а й за показниками тривалості поїздки (R_{i2}), частоти руху транспортних засобів на маршруті (R_{i3}), частоти зупинок або кількості перегонів (R_{i4}) [520, с. 112]. З точки зору споживача частина зазначених показників однозначно тяжіє до максимізації – пасажир прагне у найкоротші терміни долати відстань між пунктами відправлення та прибуття, а значить, швидкість і ритмічність руху мають бути високими ($R_{i1}, R_{i3} \rightarrow \max$). Частина прагне до мінімізації – з тих же міркувань поїздка не може займати відносно багато часу ($R_{i2} \rightarrow \min$). А показник, що відображає кількість зупинок на шляху прямування, буде змінюватися залежно від дальності поїздки – на коротких відстанях тяжіти до максимуму, на далеких – до мінімуму ($R_{i4} \rightarrow \max$ при $l \rightarrow \min$ и $R_{i4} \rightarrow \min$ при $l \rightarrow \max$).

Такого роду неоднозначність в інтерпретації результатів змушує диференціювати методичні основи оцінки конкурентоспроможності залежно

від виду економічної діяльності та приводить до необхідності уточнення методології в розрізі наданих транспортних послуг. Між тим, можна виділити спільність і позначити ключовий аспект диференціації, і, отже, сформулювати базові методологічні складові в галузевих дослідженнях конкурентоспроможності.

Окремим випадком застосування зазначених методологічних підходів у системі транспортного обслуговування населення або в будь-якій іншій сфері економічної діяльності, критерії оцінки якої припускають неоднозначність тлумачення результатів, може стати метод, умовно позначений як *метод диференціації (зворотної дії)*.

Базовим принципом даного методу, як втім, і аналізу конкурентоспроможності транспортних послуг у цілому, є *визначення напрямів оптимізації оціночних змінних*. Метод використовується на етапі обробки економікою інформації, тобто в процесі зіставлення значень техніко-технологічних та економічних параметрів конкурентоспроможності. Сутність методу зводиться до наступної черговості аналітичних процедур (або послідовності дій):

- по кожному показнику фіксується напрям оптимізації змінних – тяжіння до максимальних або мінімальних значень;
- залежно від напрямку оптимізації значень показника вибирається спосіб відносної оцінки оптимальності;
- у разі максимізації виконується зіставлення альтернатив з максимальним значенням показника (на максимальному рівні фіксується знаменник співвідношення) і відхилення отриманих результатів від 1 (або 100 %) вказує на наявність відповідних резервів економічного зростання. Інтерпретацією результатів є відповідь на запитання: «На скільки частин одиниці або відсотків необхідно збільшити значення змінної, щоб досягти найбільшої з можливих величин?»;

- при мінімізації виконується зворотна операція – мінімальне значення показника співвідноситься з наявними значеннями альтернатив (на мінімальному рівні фіксується чисельник співвідношення). Результати оцінюють ступінь можливого скорочення завищених значень показників, а відхилення від 1 (або 100 %) демонструє «На скільки частин одиниці або відсотків слід скоротити величину показника, щоб забезпечити бажаний рівень змінної».

Більш наочно проблема вибору способу зіставлення описана *матрицею зворотної дії* (табл. 4.3).

Таблиця 4.3. Матриця зворотної дії

Джерело: розроблено автором

Критерій оптимальності	Значення показника	
	$\min - R_i$	$\max - R_j$
$\rightarrow \max$	$\min/\max$ або R_i/R_j	$\max/\max$ або R_j/R_j
$\rightarrow \min$	$\min/\min$ або R_i/R_i	$\min/\max$ або R_i/R_j

Порівняльну оцінку за методом можна сформулювати і більш коротко, фразою: «В разі максимізації – значення показника ділиться на максимальне значення, у разі мінімізації – мінімальне значення ділиться на значення показника».

У табл. 4.4 подана рекомендована форма узагальнення результатів розрахунку.

Варто звернути увагу на узагальнення результатів діагностики.

Оскільки центральним елементом оцінки конкурентоспроможності є певний об'єкт товарно-грошових відносин, у даному випадку – конкретна транспортна послуга, прийнята за основу в порівнянні, то й висновки по кожному з показників можна зробити із зіставлення відносної оцінки її параметричних характеристик.

Таблиця 4.4. Оцінка конкурентоспроможності транспортних послуг методом зворотної дії

Джерело: розроблено автором

Порядковий номер показника	Умовне позначення j -го показника	Найменування показника	Значення показника по транспортній послугі		Критерій	Відносна оцінка показника по транспортній послугі		Інтерпретація результатів по транспортній послугі S_1 (економічний резерв або запас міцності,%)
	R_{ij}		s_1	s_2		$s_1, I_{Rij}(s_1)$	$s_2, I_{Rij}(s_2)$	
Техніко-технологічні параметри								
1.1	R_{11}							
...	...	...	...	...	...			...
$i.1$	R_{i1}	Середня швидкість руху транспортних засобів	$R_{i1}(s_1)$	$R_{i1}(s_2)$	max	$R_{i1}(s_1)/\max$	$R_{i1}(s_2)/\max$	
$i.2$	R_{i2}	Тривалість поїздки	$R_{i2}(s_1)$	$R_{i2}(s_2)$	min	$\min/R_{i2}(s_1)$	$\min/R_{i2}(s_2)$	
$i.3$	R_{i3}	Частота руху транспортних засобів на маршруті	$R_{i3}(s_1)$	$R_{i3}(s_2)$	max	$R_{i3}(s_1)/\max$	$R_{i3}(s_2)/\max$	
$i.4$	R_{i4}	Частота зупинок (кількість перегонів)	$R_{i4}(s_1)$	$R_{i4}(s_2)$	min	$\min/R_{i4}(s_1)$	$\min/R_{i4}(s_2)$	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
$n.j$	$R_{n.j}$							
Узагальнена оцінка техніко-технологічних параметрів			$R_{1-6}(s_1)$	$R_{1-6}(s_2)$				
Економічні параметри								
1	R_{71}							
...	...	...	...	...	...	...	...	...
m	R_{7m}							
Узагальнена оцінка економічних параметрів			$R_7(s_1)$	$R_7(s_2)$				
Оцінка конкурентоспроможності за вартістю вигод						$R_7(s_1)/R_{1-6}(s_1)$	$R_7(s_2)/R_{1-6}(s_2)$	

Зіставлення можуть бути лише з максимально можливим значенням індексу, в даному випадку це 1 або 100 %. Відносна оцінка показника:

- менша граничного значення ($I_{Rij}(s_1) < 1$), свідчить про наявність економічних резервів поліпшення властивостей транспортної послуги:

$$\Delta I_{Rij}(s_1) = 1 - I_{Rij}(s_1);$$

- дорівнює одиниці (або 100 %, $I_{Rij}(s_1) = 1$), передбачає наявність запасу міцності у розмірі відхилення від відносної оцінки показника альтернативного споживання:

$$\Delta I_{Rij}(s_2) = 1 - I_{Rij}(s_2)$$

і допускає можливість реалізації заходів, у рамках яких абсолютне значення параметра за інших рівних умов погіршитися, радикально не погіршуючи конкурентоспроможності послуг у цілому.

Узагальнюючи вище наведене [591], треба зауважити, що запропонований методологічний підхід до управління соціально-економічними процесами у сфері пасажироперевезень по суті є *квазісервісним* і спрямовує аналітичні дії до пошуку суспільно-транспортного компромісу, а за характером побудови зв'язків має ознаки *інтегративності* [<лат. *integer* – цілий] або узгодженості складових, зорієнтованих на формування цілісності системи «споживач – виробник – держава». Необхідно позначити переваги і недоліки *інтегративного управління квазісервісною діяльністю* транспортних підприємств у сфері перевезення пасажирів. Відпрацювання значного числа варіантів формування економічних відносин з властивими кожному значеннями характеризуючих показників, безумовно, сприяє економічно обґрунтованому вибору оптимального з них та забезпечує отримання певних вигод усіма учасниками системи транспортного обслуговування населення, аж до задоволення досить суперечливих інтересів. Зазначений факт свідчить на користь методологічного підходу, позначаючи його очевидні переваги, проте й

підкреслює недолік, що зводиться до трудомісткості виконання багаторазових аналітичних процедур і необхідності розробки методичних основ реалізації окремих операцій.

У спрощеному вигляді процес інтегративного управління з результатами бізнес-моделювання за методом покрокової оптимізації та діагностики конкурентоспроможності за методом зворотної дії можна розглянути на прикладі приміської залізничної компанії, точніше в межах обґрунтування базових складових бізнес-плану галузевого пілотного проекту.

Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр. на другому етапі передбачено:

- створення у сфері приміських та регіональних пасажирських перевезень господарських товариств, корпоративні права яких будуть належати місцевим органам виконавчої влади та суб'єктам публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (ПАТ «УЗ») [226, 394];
- підвищення рівня конкуренції за рахунок гарантування суб'єктам господарювання незалежно від форми власності рівного доступу до ринку надання залізничних послуг у конкурентних, потенційно конкурентних секторах та на суміжному ринку;
- забезпечення рівного доступу всіх суб'єктів господарювання до об'єктів інфраструктури;
- залучення коштів місцевих бюджетів для будівництва і реконструкції залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, придбання залізничного рухомого складу для приміського сполучення;
- удосконалення регулювання тарифів на послуги залізничного транспорту [398].

Зазначені заходи відповідають завданням загальнодержавного транспортного розвитку, зокрема Указу Президента України від 12 березня

2012 р. за № 187, яким затверджено Національний план дій на 2012 р. з реалізації Програми економічних реформ на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава», де пунктом 172 передбачена розробка бізнес-плану створення пілотного проекту приміської залізничної компанії на одному з напрямів Київського залізничного вузла [510].

Теоретичною основою розробки бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії є сукупність методичних підходів до моделювання бізнес-операцій в соціальних сферах економічної діяльності. Тобто підходів, що враховують не лише товарно-грошові відносини у комерційному секторі господарювання (в підсистемі «виробник – споживач»), а й передбачають застосування регулюючої складової соціального сектора (підсистеми «виробник – споживач – держава») [153, 608].

Структурно-логічна схема реалізації локальних завдань бізнес-планування з урахуванням особливостей функціонування сфери приміських пасажирських перевезень за методом покрокового збалансування подана на рис. 4.6.

Згідно з наведеним алгоритмом, узгодження споживчих і виробничих потреб починається з діагностики конкурентоспроможності транспортних послуг, у результаті якої встановлюються параметри майбутнього функціонування, що задовольняють вимоги пасажирів і визначають масштаби діяльності приміської залізничної компанії. На підставі кількісно-якісних та просторово-часових обмежень визначається ресурсне забезпечення, яке оцінюється у вартісному вимірі, зокрема встановлюються величини інвестиційних та експлуатаційних витрат і можливі розміри грошових надходжень. З урахуванням вимог соціального середовища та нормативів щодо категорій пільговиків, величини та характеру надання пільг на приміські пасажирські перевезення, оцінюються збитки та визначається рівень відповідних компенсацій. Остаточна вартість транспортних послуг виявляється з урахуванням умов ринкового середовища (перш за все зміни попиту) та вимог економічної ефективності виробничо-господарської діяльності [92, 95, 109, 115,

148]. З розрахунків, виконаних у відповідності з наведеним алгоритмом, можна зробити певні теоретико-прикладні узагальнення.



Рис. 4.6. Структурно-логічна схема реалізації локальних завдань бізнес-планування у сфері приміських пасажирських перевезень за методом покрокового збалансування

Джерело: розроблено автором

Діагностика конкурентоспроможності транспортних послуг:

- *місце надання* – як полігон мережі залізниць і регіону для впровадження бізнес-плану пілотного проекту, обрано напрямом Київ (станція Святошин) – Тетерів (з продовженням у перспективі до Коростеня) Південно-Західної залізниці. Згідно з проведеними дослідженнями даний напрямок характеризується достатньо інтенсивним приміським пасажиропотоком з мінімальним впливом специфічних факторів внутрішньо-міського руху. Географія населених пунктів з кількістю потенційних споживачів, розміщенням залізничних станцій та пасажирських платформ подана на рис. 4.12. Чисельність населення на полігоні обслуговування наближається до 3 млн осіб (2 961 012 чол.), переважна більшість (95,0 %) яких мешкає в зоні тяжіння пасажиропотоку. З мешканців приміської зони в населених пунктах на відстані до 25 км зосереджено 70,7 % кількості потенційних споживачів (103 864 чол.), на наступних 25 км (в цілому на відстані від 25 км до 50 км) – 22,3 % (32 733 чол.) і лише 7,0 % (10 372 чол.) мешкає на відстані 50–75 км від зони тяжіння, що в цілому відповідає закономірностям розподілу пасажиропотоку у межах приміських залізничних ділянок [458];

- *кількість* – загальна ємність ринку або річні обсяги перевезених пасажирів у приміському сполученні на території Київської області становить 241 млн пас. при цьому сегмент залізниць складає 36,1 % або 87 млн пас., та має стійку тенденцію до збільшення [498]. Обсяги відправлених пасажирів за 2010–2011 р. по станціях ділянки Святошин – Коростень у повному обсязі відповідають загальній тенденції [92, 147, 160] і також зростають як в цілому, так і в помісячному розрізі. Розосередженості мешканців приміської зони відповідає й розподіл добової пасажиронапруженості ділянок незалежно від напрямку руху. Найбільш пасажиронапруженими є ділянки Святошин – Біличі – Ірпінь – Буча з добовим пасажиропотоком за парним і непарним напрямом відповідно 14 509 пас. і 14 049 пас., 14 291 пас. і 12 304 пас., 8 521 пас. і 7 892 пас.; найменш – ділянки Бородянка – Спартак – Тетерів – за ділянку з обсягами перевезень 1849 пас. і 2220 пас., 1796 пас. і 2129 пас., 1300 пас. і 1396

пас. за добу. Наведені дані вказують на наявність значного попиту на приміські пасажирські перевезення на території обслуговування залізниці і за напрямом, базовим для розробки бізнес-плану пілотного проекту створення приміської залізничної компанії, визначають масштаби економічної діяльності суб'єкта господарювання та є підставою для розуміння кількісних перспектив галузевого розвитку в умовах квазісервісності надання транспортних послуг населенню;

- *час надання* – за об'єктивними параметрами залежно від обґрунтованих сфер застосування різних видів транспорту цільовим сегментом приміської залізничної компанії визнано масові перевезення пасажирів у ранковий та вечірній періоди пік: у напрямку Тетерів – Святошин у ранковий час та у зворотному напрямку – у вечірні години. Вибір цільового сегменту ґрунтується на дослідженнях ринку, які показали, що у ранковий час, приблизно з 6:00 до 8:00 пасажиропотік прибуття до Києва становить 11–12 тис. осіб, з максимальною інтенсивністю 8,5–9 тис. пасажирів за годину, у вечірній час пік (відправлення із Києва) у період із 17:30 до 20:00 інтенсивність потоку становить 5,5–6 тис. пасажирів за годину. Таку значну провізну спроможність може забезпечити лише залізничний транспорт, а автомобільний використовуватись як додатковий (допоміжний) для підвозу та вивозу пасажирів із залізничних пунктів посадки та висадки.

За діючими умовами враховуючи, що у восьмивагонному складі електропоїзда місць для сидіння 836, а у десятивагонному – 1050:

$$\sum A = \sum a_{ii} \cdot n_i ,$$

де a_{ii} – пасажиромісткість i -ої секції (становить у головній секції 97 місць, не головній – 107);

n_i – кількість секцій i -го типу (головних – 2, в десятивагонному складі не головних відповідно 8, у восьми – 6),

та всі місця для сидіння зайняті і пасажирів стоять щільно, але рухомий склад не перенаселений і у зв'язку з цим відсутні підстави для затримки відправлення (а це означає що відсоток населеності не перевищує 170 %), максимальна кількість одночасно перевезених пасажирів становитиме 1420–1785 осіб. За таких обставин (лише у випадку максимальної наповненості рухомого складу) для забезпечення найбільшого пасажиропотоку за напрямом (9000 пас.) найменше потрібно шість п'ятивагонних складів з інтервалом руху 12 хвилин або 6–7 восьмивагонних з інтервалом руху 9 хвилин. Слід зазначити, що умови максимальної наповненості рухомого складу є некомфортними для пасажирів.

При цьому рухомий склад залізничного транспорту повинен мати максимальну пасажиромісткість з мінімальним інтервалом відправлення поїздів і пріоритетом при побудові графіка руху. В період низької інтенсивності пасажиропотоку (між годинами пік) інтенсивний рух повного складу приміських поїздів є недоцільним через неможливість належного використання пасажиромісткості та забезпечення зручних для пасажирів інтервалів відправлення. Для вирішення зазначеної проблеми потрібні певні техніко-технологічні впровадження, зокрема експлуатація рухомого складу за системою багатьох одиниць (модулів).

- *якість і вартість* – діагностика якості та встановлення конкурентних переваг потребує як окремого вивчення, порівняння з вартісними параметрами транспортного обслуговування та співставлення з властивостями послуг альтернативного споживання. Загальна оцінка за методом зворотної дії свідчить про наявність порівняльних переваг (з інтервалу руху та тривалості поїздки) саме у години пік, чим підтверджує та додатково обґрунтовує висновки стосовно вибору цільового ринкового сегмента, а також про наявність резервів у вартісній площині – значно нижчий рівень доходної ставки (ціни за один кілометр переміщення) залізничних перевезень (на ділянці Святошин – Біличі у 1,3 раза, що вказує на наявність запасу міцності у розмірі 23,1 %, на ділянці Тетерів – за дільницю у 3,6 раза або із запасом міцності 72,2 %).

Визначення вартості виробництва транспортних послуг комерційного сектора. Враховуючи, що у діючих умовах найбільша пасажиромісткість приміського складу становить 1050 пасажиро-місць, саме цей рівень логічно вважати максимально можливим для обґрунтування техніко-технологічних обмежень подальшого розвитку вагонного парку приміської компанії. У випадку придбання нового сучасного рухомого складу, спроможного забезпечити зростання якості обслуговування та здобуття додаткових конкурентних переваг на ринку транспортних послуг, інвестиційні витрати складатимуть 54 млн євро (орієнтовна вартість одного вагона 1,5 млн євро; необхідна кількість складів – 6 із 6 вагонів (36 вагонів), орієнтована вартість – 54 млн євро.).

Оцінка державних витрат соціального сектора і встановлення вартості транспортних послуг. Вартість проїзду пасажирів в нових комфортабельних поїздах компанії має бути вищою, ніж в електропоїздах, що на даний час обслуговують приміський пасажиропотік і яким залишилося до повного зносу та списання 5–10 років, та наблизитися до вартості проїзду автобусом.

Зрозуміло, що збільшення вартості без здобуття безперечних і виняткових властивостей порівняно з послугами альтернативного споживання більше ніж їхня вартість неможливе, як і економічно необґрунтованим є встановлення ціни, нижчої за собівартість. Проте наявність такого масового явища, як пільгові перевезення пасажирів, може суттєво і негативно вплинути на цінові рішення перевізника.

По-перше, до пільгових категорій належать кожні три з чотирьох перевезених пасажирів (переважна більшість).

По-друге, відшкодування вартості переміщення пільговиків здійснюється не в повному обсязі.

Зокрема заборгованість Київської обласної державної адміністрації перед ДТГО «Південно-Західна залізниця» за перевезених приміських пасажирів

становить лише 60 % від нарахованих і виставлених залізницею сум непокритих витрат.

В такому разі при збереженні механізму «пільговики – заборгованість» в умовах квазісервісності діяльності наступним кроком перевізника стане підвищення *тарифів, індекс зростання яких є зворотнім до коефіцієнта, що враховує розподіл пасажиропотоку на платний та пільговий і величину втрат залізниць* ($y_{1s} + (1 - \alpha_s) \cdot y_{2s}$):

$$I_{R7} = 1 / (y_{1s} + (1 - \alpha_s) \cdot y_{2s}),$$

а отже, в даному випадку в 1,43 рази.

Враховуючи, що $y_{1s} = 0,25$, $y_{2s} = 0,75$, а $\alpha_s = 0,4$ (60 % компенсується, 40 % – ні), $I_{R7} = 1 / (0,25 + (1 - 0,4) \cdot 0,75) = 1 / 0,7 = 1,43$.

Згідно з методом покрокової оптимізації наступним кроком є врахування реакції комерційного сегмента ринку на зростання цін у бік зменшення і далі повторення розрахунків до рівня збалансування виробничо-споживчих інтересів. У разі незастосування зазначеного механізму і вилучення другої складової знаменника наведеної формули $((1 - \alpha_s) \cdot y_{2s})$ або за рахунок вилучення пільгового сегмента, або внаслідок повного виконання фінансових зобов'язань підвищення тарифів не потрібно.

Як наслідок на першому етапі (без удосконалення загальної системи державної підтримки соціально незахищених верств населення) питання повноти компенсації збитків має стати ключовим у фінансовій діяльності компанії і бути обов'язково вирішене, але (що очевидно) не власними силами.

У цілому фінансово-економічні показники бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії вказують на можливість окупності інвестицій протягом незначного періоду часу, набагато меншого за нормативний термін експлуатації рухомого складу. Проте функціонування

компанії за умовами комерційного розрахунку (самоокупності, прибутковості, самофінансування) можливе лише при дотриманні органами місцевого самоврядування законодавчих норм і відшкодування збитків від перевезення пільговиків у повному обсязі. В іншому випадку фінансово-врівноважене функціонування компанії неможливе та відповідно неможливе належне виконання виробничо-споживчої місії – задоволення суспільних потреб у приміських пасажироперевезеннях.

Таким чином, не лише теоретичні узагальнення, а й прикладні розрахунки свідчать про те, що для забезпечення соціально-економічного врівноваження сфери пасажироперевезень як бізнес-моделювання на рівні транспортного підприємства, так і регулювання суспільно-транспортної взаємодії з побудовою адекватних сучасним вимогам квазісуспільних механізмів на рівні держави має дуже важливе значення. Її вирішення об'єктивно сприятиме ефективному функціонуванню та сталому, навіть інноваційному, розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Суспільному розвитку властиве поступове еволюційне наповнення складових економічної системи соціальним змістом. Соціалізація економічних відносин відображає інтереси соціуму в усіх сферах суспільного відтворення і в класичному уявленні вимагає обмеження дії ринкових механізмів саморегулювання господарських процесів і посилення державного впливу, насамперед, за рахунок широкого застосування економічних інструментів.

Як показали результати дослідження основними інструментами державного регулювання, що використовуються у сфері перевезення пасажирів, є:

- обмеження рівня пасажирських тарифів,
- встановлення соціальних пільг,
- компенсація збитків за допомогою надання дотацій,
- фінансування утримання і розвитку транспортної інфраструктури.

Вивчення особливостей фактичного застосування зазначених інструментів, тобто ступеня виконання законодавчо затверджених норм, свідчить про наявність низки збоїв у дії галузевих механізмів державного регулювання. Необхідність змін і ключові аспекти вдосконалення системи економічних регуляторів сфери пасажироперевезень зафіксовані багатьма нормативно-правовими актами.

Зокрема в Указі Президента України від 10 травня 2006 р. № 359/2006 встановлено «Основні напрями вдосконалення системи соціальних виплат населенню» [509], до яких віднесено впорядкування видів державної соціальної допомоги, здійснення заходів щодо посилення адресності соціальної підтримки з урахуванням матеріального стану та умов проживання сім'ї; формування інформаційної бази про отримувачів державної соціальної допомоги; модернізації інформаційних і комунікаційних технологій та вдосконалення зв'язків з громадськістю через створення сучасної технічної бази та розвиток інформаційно-аналітичних систем із запровадженням пластикової чи іншого виду картки (соціального паспорта особи).

Згідно з Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2006 р. № 585-р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Основних напрямів вдосконалення системи соціальних виплат населенню» [441] заплановано розробити зразок електронної соціальної картки, обґрунтувати порядок її застосування та експериментально апробувати в окремих регіонах.

У Розпорядженні Кабінету Міністрів України від 3 червня 2009 р. № 594-р «Про схвалення Стратегії упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 року» [131] зазначається про необхідність надання пільг, компенсацій і гарантій лише найменш захищеним верствам населення та особам, які мають заслуги перед Батьківщиною, в межах установлених норм споживання. Поставлені завдання передбачається виконати шляхом: запровадження класифікації пільг залежно від соціального призначення; збереження існуючого порядку надання пільг з оплати транспортних послуг;

забезпечення конституційного права громадян на соціальний захист; прийняття актів законодавства, спрямованих на вдосконалення системи і посилення адресності надання пільг; установлення норм і нормативів споживання послуг запровадження мораторію стосовно нових видів пільг та розширення переліку категорій отримувачів; підвищення рівня інформаційно-технічного забезпечення органів праці та соціального захисту населення.

У Програмі економічних реформ на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [413] в частині реформи системи соціальної підтримки зазначається, що соціальна підтримка населення є надто складною й непрозорою. Рівень охоплення незаможних громадян становить лише 56,8 % бідних. Низькою є адресність при наданні соціальної підтримки – при розподілі соціальних трансфертів менше 23 % потрапляють до бідних та 6 % надаються небідному населенню. Головними причинами порушень визнано викривлення філософії соціальної підтримки, за якою соціальна допомога орієнтована на максимальне охоплення населення і, як наслідок, надання більшості видів допомоги без урахування рівня доходів і майна (власності) у розпорядженні отримувача. А також відсутність необхідної інформації для обліку й моніторингу фактично спожитої соціальної допомоги та стимулів для ефективного використання виділених коштів.

Виходячи з проблематики надання допомоги Програмою передбачено підвищення рівня охоплення соціальною підтримкою незаможних верств населення при раціональному використанні бюджетних коштів. Для чого заплановано:

- 1) посилити адресний характер соціальної підтримки через аналіз та оцінку ефективності, уніфікацію підходів до надання, запровадження непрямих методів оцінювання доходів та урахування їхнього рівня доходів при наданні всіх видів пільг (крім пільг для осіб, які мають виняткові заслуги перед Батьківщиною);

- 2) підвищити ефективність управлінських рішень у системі соціальної

підтримки населення шляхом створення єдиної бази даних одержувачів, єдиного інформаційного середовища для органів праці й соціального захисту населення, Пенсійного фонду, Державної податкової адміністрації, МВС, органів реєстрації актів громадянського стану;

3) запровадити стимули до економічно відповідальної поведінки одержувачів за допомогою розробки системи економічно й соціально обґрунтованих нормативів споживання житлово-комунальних, транспортних та ін. послуг, встановлення технологічного обладнання для обліку фактичного споживання послуг (в т. ч. транспортних), планомірного приведення регульованих тарифів населення до економічно обґрунтованого рівня та визначення рівня соціальної підтримки, виходячи з економічно обґрунтованих тарифів.

Треба підкреслити, що на III етапі, який обмежений строками – до кінця 2014 р., передбачене забезпечення повного обліку в системі транспортування із встановленням необхідного технологічного обладнання і запровадженням картки соціальної допомоги.

Проектом Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2011–2015 рр. [132] необхідність реформування системи надання пільг і переходу до принципу адресності для всіх видів соціальної підтримки обмежено строком – до кінця 2012 р.

На виконання затверджених заходів Міністерством праці та соціальної політики України було розроблено Проект «Концепції створення та впровадження комплексної автоматизованої системи надання соціальних гарантій, пільг, послуг та виплат населенню України на основі застосування електронної картки «електронне соціальне посвідчення»» [414], реалізація якого спрямована на побудову прозорого та ефективного механізму адресної реалізації соціальних пільг та державних гарантій з метою оптимізації використання та довгострокового планування витрат бюджетних коштів на соціальні потреби населення. Основні завдання створення системи

електронного соціального посвідчення зводяться до оптимізації бюджетних витрат і підвищення ефективності використання коштів на соціальний захист населення шляхом впровадження достовірного та оперативного персоніфікованого обліку соціальних гарантій, в першу чергу пільг; забезпечення державного контролю за цільовим використанням бюджетних коштів, що виділяються на соціальні цілі та фінансових потоків для компенсації витрат на надання соціальної допомоги; підвищення ефективності та якості соціального обслуговування населення у державних і комерційних організаціях; утворення електронного середовища взаємодії органів праці та соціального захисту населення, регіональних і місцевих органів виконавчої влади та місцевого самоврядування; подолання міжвідомчої та міжрегіональної роз'єднаності автоматизованих інформаційних систем, що функціонують у соціальній сфері.

Узагальнення змісту прийнятих і запропонованих до затвердження нормативних документів дозволяє визначити характер і сформулювати фундаментальні ідеї оптимальної організації перевезень пасажирів і запропонувати методичні підходи до врегулювання галузевих економічних відносин.

Перш за все, слід звернути увагу (нагадати) на неоднозначність базових умов функціонування сфери пасажироперевезень. Враховуючи, що основними перевізниками в системі транспортного обслуговування населення є автомобільні та залізничні підприємства, дані види транспорту мають найбільше соціальне навантаження, що засвідчено переліком наданих пільг. Однак якщо зміст та розвиток інфраструктури автомобільного транспорту фінансується за рахунок спеціального фонду грошових коштів, що має переважно бюджетні джерела формування, то утримання і розвиток інфраструктури залізничного транспорту здійснюється з власних ресурсів галузевих суб'єктів господарювання. Але якщо для вантажних перевезень такого роду фінансове навантаження не обтяжливе і не призводить до збитковості даного виду

економічної діяльності, то по пасажирських перевезеннях спостерігається інша картина, про що свідчить співвідношення таких показників як відсоток покриття доходами експлуатаційних витрат і частка інфраструктурної складової в собівартості пасажирських перевезень. Якщо середній відсоток покриття по мережі залізниць України не перевищує 50 % (за даними 2011 р. становить 46,8 %, 2012 р. – 49,0 %), то інфраструктурна складова за загальними розрахунками досягає приблизно 55 % і, отже, майже відповідає відносній величині збитків. Звідси виникає проблема пошуку джерел покриття дефіциту, яка радикально загострюється в умовах реформування галузі та відмови від застосування механізму перехресного фінансування або покриття збитків від перевезення пасажирів прибутком від перевезення вантажів.

Рішенням зазначеної проблеми є перша з фундаментальних ідей щодо коригування процесів функціонування та розвитку соціального сектора сфери пасажироперевезень, яка зводиться до необхідності стандартизації та уніфікації виняткових умов організації перевезень із використанням інструментарію державного регулювання незалежно від суб'єктивних галузевих переваг та історично сформованих пріоритетів. Затвердження як головних критеріїв вибору – соціально-економічних вимог суспільства має стати визначальним фактором формування галузевих складових соціальної політики. Дану ідею по суті можна позначити як вимогу *універсальності побудови механізмів державного регулювання суспільно-транспортної взаємодії*, а область застосування зазначеної вимоги локалізувати у площині «споживач – виробник – держава».

Інші фундаментальні ідеї стосуються вдосконалення важелів управління пільговими пасажироперевезеннями, зосереджуються у площині «державна – споживач – виробник», виникають із контексту загальних стратегічних напрямів розвитку системи соціального захисту та припускають дотримання умов *адресності, інформативності, нормованості, узгодженості, контрольованості, мотивації та економічності* (табл. 4.5, рис. 4.7).

При цьому адресність надання та використання виняткових прав передбачає зорієнтованість на доходи і майно (власність) одержувачів соціальних пільг, в т. ч. пільг на пасажирські перевезення, і в процесі реалізації є базовою характеристикою загальної системи соціальних гарантій.

Інформативність використання пільг на проїзд і споживання пільгових перевезень вимагає суцільного обліку транспортних послуг наданих пільговикам на підставі застосування електронної картки «електронне соціальне посвідчення» та забезпечується внаслідок автоматизації процесу продажу квитків (серед яких пільгові проїзні документи) і процесу нарахування компенсацій.

Нормованість у використанні пільг на проїзд передбачає встановлення норм, тобто визначення та затвердження обмежень у споживанні транспортних послуг на пільгових умовах.

Узгодженість зводиться до запровадження єдиної технічної політики у процес виготовлення і застосування електронного соціального посвідчення та процес персоніфікованого обліку надання і використання пільг на проїзд, до організації взаємодії між автоматизованими обліковими системами на основі дотримання уніфікованих принципів і стандартів та застосування гармонізованих класифікаторів і довідників.

Таблиця 4.5. Напрями удосконалення системи соціальної підтримки

в частині надання пільг на перевезення

Джерело: розроблено автором

№ п/п	Умова	Напрями удосконалення
1	Універсальність	Стандартизація та уніфікація умов організації виключних пасажироперевезень та застосування інструментарію незалежно від суб'єктивних галузевих переваг та історично сформованих пріоритетів. Головними критеріями вибору державних регуляторів мають бути лише соціально-економічні вимоги суспільства
2	Адресність	Зорієнтованість на доходи і майно (власність) одержувачів соціальних пільг, послуг та виплат, в т. ч. пільг на пасажирські перевезення. Є базовою характеристикою загальної системи соціальних гарантій
3	Інформативність	Суцільний облік транспортних послуг, наданих пільговикам на основі застосування електронної картки «електронне соціальне посвідчення» із створенням персоніфікованої бази даних. Забезпечується внаслідок автоматизації процесів продажу квитків і нарахування компенсацій
4	Нормованість	Встановлення норм, тобто визначення та затвердження обмежень у споживанні транспортних послуг за пільговими умовами
5	Узгодженість	Запровадження єдиної технічної політики у процес виготовлення і застосування електронного соціального посвідчення та процес персоніфікованого обліку надання і використання пільг на проїзд. Організація взаємодії між автоматизованими обліковими системами на основі дотримання уніфікованих принципів і стандартів та застосування гармонізованих класифікаторів і довідників
6	Контрольованість	Забезпечення реєстрації дій користувачів системою персоніфікованого обліку
7	Мотивація	Надання пасажирам права доступу до салону транспортного засобу лише за ознакою оплати проїзду (в т. ч. на пільгових умовах), отримання проїзного документа та реєстрації персональної інформації. Виділення перевізникам асигнувань тільки за обліковими відомостями
8	Економічність	Максимальне використання існуючих інформаційних систем обліку та діючих процедур збору й обробки персоніфікованих даних, в т. ч. даних автоматизованих систем керування пасажирськими перевезеннями та реєстраторів розрахункових операцій



Рис. 4.7. Умови удосконалення механізмів державного регулювання діяльності підприємств у соціальному секторі сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Мотивація пільговиків і перевізників до суцільного обліку даних запроваджується через надання пасажирам права доступу до салону транспортного засобу лише за ознакою оплати проїзду (в т. ч. на пільгових умовах), отримання проїзного документа та реєстрації персональної інформації, а також виділення перевізникам асигнувань тільки за обліковими відомостями.

Контрольованість використання пільг на проїзд і споживання пільгових перевезень забезпечується реєстрацію дій користувачів системою персоніфікованого обліку.

Економічність полягає у максимальному використанні існуючих інформаційних систем обліку та діючих процедур збору й обробки персоніфікованих даних, в т. ч. даних автоматизованих систем керування пасажирськими перевезеннями та реєстраторів розрахункових операцій.

Основою реалізації фундаментальних ідей удосконалення системи соціальної підтримки в частині надання пільг на транспортні послуги, як наслідок організації соціальних перевезень пасажирів, є створення єдиної інформаційної бази, узгодження автоматизованих систем керування та контролю за пільговим обслуговуванням, а на рівні економічного управління – систематизація прийомів та способів обробки отриманої інформації з обґрунтуванням методологічних засад моделювання галузевих складових державного та місцевих бюджетів.

Визначення базових вимог до державного регулювання системи транспортного обслуговування населення є лише початковим етапом узгодження галузевих соціально-економічних протиріч. Залишаються відкритими питання методології, які певною мірою пояснюються в контексті загальних підходів до організації бюджетного процесу, зокрема на підставі затвердженого як базового програмно-цільового методу бюджетування.

У цілому програмно-цільовий метод забезпечує перехід від планування ресурсів до планування результатів і за своєю суттю спрямований на вирішення конкретних проблем. У даному випадку проблема зводиться до економічного дисбалансу в соціальному сегменті ринку пасажироперевезень, який на рівні транспортних підприємств призводить до збитковості перевізної діяльності. Оскільки причина має безумовне зовнішнє щодо ринку походження і обумовлена переважно одностороннім впливом державних регуляторів (обмеженням тарифів та наданням пільг без повної компенсації виникаючих

зобов'язань), то і рішення такого роду проблем не може бути знайдене на виробничо-споживчому рівні. У зв'язку з тим, що рішення даної проблеми не однозначне і допускає можливість застосування різних способів збалансування соціально-економічних процесів (однак усі вони передбачають безпосередню участь держави), то і використання кошторисного фінансування в якості методологічної основи буде неефективним, а обмеження державного інструментарію програмами соціального захисту недостатнім. Звідси випливає не лише необхідність державної підтримки системи транспортного обслуговування населення, а й потреба в соціально-економічному програмуванні з програмно-цільовим форматом обґрунтування галузевих бюджетних витрат.

Враховуючи, що програмно-цільовий метод, прийнятий як інструмент підвищення ефективності бюджетних витрат [43, 426], визнаний пріоритетним, концептуально і методично позначений [220, 344, 437], обґрунтування підходів до визначення обсягів державного фінансування у сфері перевезення пасажирів зводиться до адаптації загальноекономічного підходу до умов транспортного обслуговування населення та відображення специфіки роботи галузевих підприємств у критеріях обґрунтування бюджетних рішень.

Необхідно підкреслити, що незалежно від рівня застосування, програмно-цільове управління ґрунтується на принципах орієнтації на кінцеву мету, наскрізному плануванні та безперервності і побудоване за логічною схемою «цілі – шляхи – способи – засоби» [425, с. 331] або «планування – програмування – розробка бюджету» [*англ. «planning – programming – budgeting»*] [523; 306, с. 264]. Складовими програмно-цільового методу в бюджетному процесі є програми, виконавці, паспорти і результативні показники бюджетних програм [43, стаття 20, п. 2].

Результативні показники використовуються для оцінки ефективності реалізації програмних заходів і містять кількісні та якісні вимірники, що відображають ступінь досягнення поставленої мети й рівень вирішення

конкретних завдань. Відповідно до законодавства перелік результативних показників розробляється окремо до кожної бюджетної програми [43, стаття 20, п. 5].

Дослідники зазначають, що відсутність чітких методичних матеріалів об'єктивно і значною мірою пов'язана із специфічними особливостями суспільних послуг, коли зміну обсягів складно формалізувати, а оцінка ефективності надання вимагає нових підходів [68, с. 139].

Керуючись логікою програмно-цільового методу, варто позначити базові компоненти фінансово-економічного програмування діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень. Об'єктивна проблемна ситуація, яка виникає внаслідок необхідності задоволення соціальних і економічних потреб суспільства і зводиться до одночасного забезпечення доступності пасажирських перевезень та ефективності функціонування транспортних підприємств, дозволяє позначити як мету розробки та реалізації бюджетних програм галузевого функціонування і розвитку – організацію масового транспортного обслуговування населення достатнього рівня якості і відносно низькій вартості.

Реалізація поставленої мети здійснюється за двома напрямками.

Перший напрям концентрується на взаємодії за логікою зв'язків «споживач – виробник – держава» з використанням механізмів державного регулювання виробничо-господарської діяльності перевізників, загального обмеження рівня тарифів, фінансової участі в покритті частини операційних та інвестиційних витрат і тим самим створення умов загальної транспортної доступності для населення.

Другий зосереджено на регулюванні соціально-економічної взаємодії в напрямі «держава – споживач – виробник» або створенні виняткових умов споживання для окремих категорій населення з наданням відповідних компенсацій частини вартості проїзду.

Таким чином, визначаються два відокремлених напрями використання бюджетних коштів, які зводяться до фінансової підтримки перевізників

(задоволенню економічних потреб суб'єктів господарювання) і пасажирів (врегулювання соціальних проблем окремих категорій громадян). А з двох напрямів впливають два методичних підходи до обґрунтування величини бюджетних асигнувань, які в загальному вигляді можна подати так.

Перший методичний підхід закладає концептуальні основи врегулювання суспільно-транспортних протиріч у сегменті соціальних пасажирських перевезень, що описується взаємозв'язком «споживач – виробник – держава» і припускає надання перевізнику бюджетних асигнувань, які компенсують економічні вигоди, упущені через регулювання тарифів, точніше (як мінімум), забезпечують покриття вартості використаних виробничих ресурсів.

Для наочності сприйняття і уточнення сутності першого методичного підходу слід скористатися його загальним формальним описом, в рамках якого цільове забезпечення доступності пасажирських перевезень шляхом фінансової підтримки перевізників передбачає виділення бюджетних коштів у наступному розмірі:

$$\sum_s R_{7s} R_{3s} \alpha_{1s}.$$

Де величина асигнувань визначається як сума (по транспортним послугам, далі позначеним індексом s) добутоків обсягів і вартості транспортного обслуговування (R_{3s}, R_{7s}), скоригованих на частку бюджетної складової (α_{1s}), розрахованої шляхом співвідношення питомих бюджетних видатків і видатків пасажирів, що припадають на одиницю транспортної продукції (по суті доходних ставок).

Керуючись вимогою універсальності, частка бюджетних асигнувань має бути визначена на базі принципу покриття інфраструктурних витрат. Іншими словами, на автомобільному транспорті бути рівною співвідношенню обсягів фінансування автомобільних доріг у частині пропуску пасажиропотоку транспорту загального користування і відповідних транспортних витрат

населення і, з урахуванням налагодженості локального механізму державного регулювання, носити інформативний характер.

На залізничному транспорті визначатися виходячи з інфраструктурної складової, тобто відповідно до рівня платежів за використання інфраструктури і локомотивної тяги (e_{is}), що припадають на одиницю доходів (d_s), отриманих від пасажирських перевезень:

$$\alpha_{1s} = e_{is} / d_s,$$

і у зв'язку з дискусіями щодо прямого дотування збитків стати інструментом обґрунтування галузевих бюджетних витрат. Як наслідок, вказаний спосіб можна позначити як *фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів* і звернути увагу, що показник, який лежить в його основі, прямо не залежить від господарських рішень перевізників, а отже, значною мірою об'єктивний – величина і чисельника, і знаменника регулюється державою.

Виходячи з середнього рівня покриття і частки інфраструктурних витрат, що склалися на залізницях України, бюджетна складова може бути визначена рівною 1,1 ($\alpha_{1s} = 0,55 / 0,50 = 1,1$), що у вартісному вимірі в масштабах роботи за січень – вересень 2012 р. складає 5,2 млрд грн (виходячи з 4,7 млрд грн доходу і 4 млрд пас. км обсягів пасажирських перевезень) [385].

Враховуючи, що витрати основного і спеціального фондів державного бюджету України за той же період дорівнюють 267,3 млрд грн [54], співвідношення сумарної інфраструктурної складової пасажирських тарифів і бюджетних витрат не перевищує 2 % (точніше є меншим 1,95 %). Суми, безумовно, значні, проте дозволяють усунути галузевий економічний дисбаланс і перевести пасажирські перевезення з категорії збиткових (за дев'ять місяців збитки склали 3,8 млрд грн) у розряд прибуткових (з прибутком в 1,4 млрд грн) і рентабельних (16,5 %) видів економічної діяльності.

Другий методичний підхід дозволяє позначити механізми державного регулювання діяльності підприємств пасажирського транспорту, що діють у підсистемі «держава – споживач – виробник», і передбачає надання окремим категоріям населення пільг на пасажирські перевезення.

На формальному рівні частина витрат програм соціального захисту (монетарних чи організаційно-правових), пов'язана з повною або частковою компенсацією величини тарифів, описується сумою добутків обсягів і вартості транспортного обслуговування (R_{3s}, R_{7s}), частки пільгових перевезень (γ_{2s}) і рівня наданих пільг (α_{2s}), визначених у розрізі окремих послуг, що надаються пасажиром (s):

$$\sum_s R_{7s} R_{3s} \gamma_{2s} \alpha_{2s}.$$

Узагальнений образ складових цільових програм врегулювання суспільно-транспортних протиріч або усунення соціально-економічного дисбалансу у сфері пасажироперевезень можна подати через сукупний потік бюджетних коштів (цільові бюджетні витрати) у розмірі (рис. 4.8):

$$\sum_s R_{7s} R_{3s} (\alpha_{1s} + \gamma_{2s} \alpha_{2s}).$$

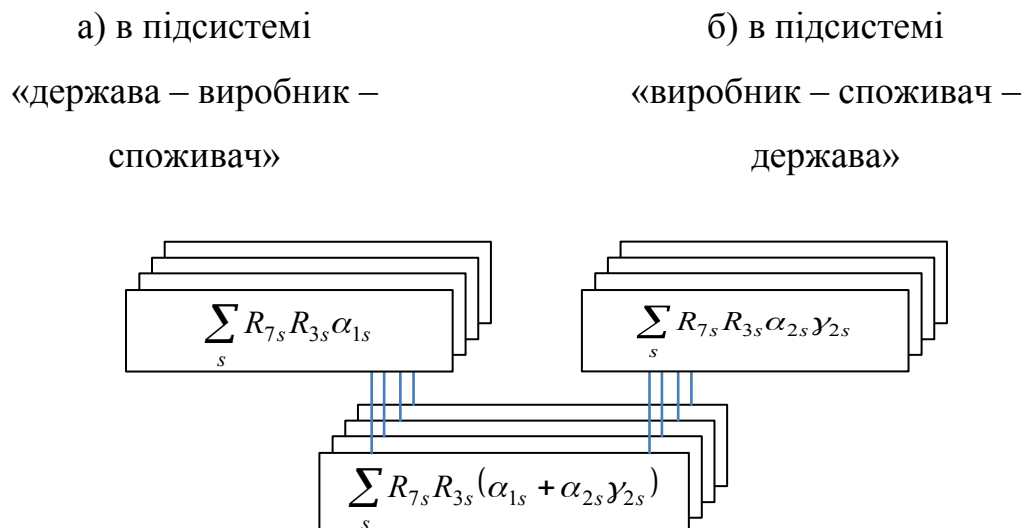


Рис. 4.8. Цільові бюджетні видатки на фінансування діяльності підприємств соціального сектора сфери пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Залежно від локалізації цілей зазначені потоки мають бути диференційовані за рівнями бюджетної системи і для досягнення стану збалансування застосовані понижуючі коефіцієнти.

Зокрема, сукупна реалізація першого і другого методичних підходів, крім вагомого бюджетного навантаження допускає формування значних прибутків на підприємствах пасажирського транспорту. Тоді обмеження рентабельності перевезень можливе або в результаті скорочення обсягів, або величини наданих пільг, або внаслідок часткової (не повної) компенсації інфраструктурної складової пасажирських тарифів.

За даними дев'яти місяців сума, що підлягає компенсації за пільгові перевезення Державної адміністрації залізничного транспорту України, склала 380 млн грн, при цьому фактично відшкодовано – 126 млн грн (33 %) [68].

З урахуванням запропонованого механізму фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів, грошові надходження залізниць при повному або 33-відсотковому покритті вартості пільгового проїзду можуть скласти с 10,28–10,03 млрд грн, утворений прибуток у розмірі 1,78–1,53 млрд грн і досягнута рентабельність 21–18 %.

У разі обмеження рентабельності на рівні 10 %, наявних обсягах компенсації вартості перевезень пільговиків і зворотної логіки розрахунків виникне потреба зовнішнього фінансування в розмірі 3,42–3,67 млрд грн і застосуванні коригуючого коефіцієнта, рівного 0,73 або 0,78, тобто покритті за рахунок бюджетних коштів відповідно 73 % або 78 % інфраструктурної складової пасажирських тарифів.

Запропонована система державного регулювання соціально-економічних процесів у сфері перевезення пасажирів, що є узагальненим описом сукупності

ідей і методичних підходів [96], на перший погляд неконкретна і вимагає додаткових уточнень з урахуванням територіально-галузевих умов організації економічної діяльності, перевезень за видами сполучень та надання певних транспортних послуг. У той же час вона дозволяє системно і не стандартно поглянути на варіанти вирішення проблеми збитковості пасажирських перевезень, а значить у деякій мірі прояснити можливості збалансованого функціонування і сталого розвитку підприємств в системі транспортного обслуговування населення.

4.3. Моделювання оптимальних умов господарювання підприємств пасажирського транспорту в сучасних економічних реаліях

Унаслідок соціально-економічної вагомості виробничо-споживчих процесів сфери пасажироперевезень квазісервісній діяльності галузевих підприємств властиві складні умови організації та структурно-функціональної взаємодії. Полярність вимог ускладнює методологію розв'язання завдань, а обов'язковість урахування кількісно не вимірювальних чинників викликає ситуацію невизначеності. При цьому природно виникають питання щодо необхідності соціалізації та можливості комерціалізації транспортних послуг, визначення меж застосування спеціальних механізмів державного регулювання, розстановки пріоритетів прийняття галузевих рішень.

Часткові відповіді на зазначені питання можна отримати за результатами сегментації ринку пасажироперевезень. Поділ за групами споживачів дозволяє відокремити платоспроможний попит і встановити категорії населення, якими опікується суспільство. Застосування поняття «базових пасажирських перевезень» та відповідне відокремлення груп транспортних послуг надає можливість узгодження соціальних сегментів, виділених за різними ознаками (по суті встановити «що?» і «кому?») надається у відповідному секторі

транспортного обслуговування населення). Виявлення критеріїв поділу за групами виробників висуває на провідні позиції перевізників, що найбільше відповідають загальним суспільним вимогам. Як наслідок, формується концептуальне уявлення про складну квазісервісну систему сфери пасажироперевезень і так само концептуально розподіляються механізми врегулювання соціально-економічних процесів у кожній її складовій.

Проте, як уже було зазначено, шляхом сегментації отримуються лише часткові відповіді, а отже, теоретичний опис зазначеної проблематики має бути поглиблений за рахунок більш чіткої розстановки *пріоритетів* [< лат. *prior* – перший, старший] у побудові суспільно-транспортних зв'язків в окремих соціально-економічних секторах квазісервісної діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень.

Методологія встановлення найбільш важливих завдань функціонування і пріоритетних напрямів розвитку транспортних підприємств, а отже, поточних і перспективних соціально-економічних пропорцій складових в системі транспортного обслуговування населення має задовольняти низці вимог, а саме:

1. Передбачати об'єктивність прийняття управлінських рішень, тобто забезпечувати вибір незалежно від індивідуальної свідомості суб'єктів господарювання та суб'єктів державного управління, від упередженості, особистих позицій та однобічних інтересів учасників;

2. Стати універсальною систематичною основою обробки альтернатив або мати різноманітне призначення та різноманітне застосування при визначенні, поданні та моделюванні суспільно-транспортних відносин;

3. Враховувати складність загальної проблематики (або проблеми вибору між виробничими, споживчими і соціальними потребами) і можливість неоднозначної оцінки досягнутих результатів (залежно від суб'єкта оцінки);

4. Передбачати наявність множини варіантів реалізації (в умовах комерційного надання послуг та забезпечення соціальної доступності споживання транспортних послуг);

5. Враховувати не лише підсумки кількісного вимірювання, а й переважно інтуїтивно встановлений рівень суспільної корисності (інтуїтивно – в умовах неповноти інформації, часткового накопичення відомостей, обмежено структурованої системи відносин, яка описується з домінуванням якісних, маловідомих або невизначених параметрів).

Зазначеним вимогам певною, але відносно повною мірою відповідає *метод аналізу ієрархій* [$<$ англ. *analytic hierarchy process*]. На відміну від інших *методів прийняття багатокритеріальних рішень в умовах невизначеності* [10, 74, 356, 357, 476, 543 та ін.] метод аналізу ієрархій передбачає не лише декомпозицію проблеми, а й дозволяє встановити вагомість альтернатив для всіх критеріїв ієрархії.

Зазначений метод, запропонований у 70-х роках ХХ ст. Т. Саати [448, 449] пізніше отримав методологічний розвиток [10, 368 тощо], достатньо широке застосування при розробці переважно техніко-технологічних рішень [216, 367] і навіть був доведений до стану методичних рекомендацій [410].

Метод аналізу ієрархій є відносно обґрунтованим засобом розв'язання багатокритеріальних задач у складній обстановці з ієрархічними структурами, що містять як відчутні, так і невлвовимі чинники, ніж підхід, заснований на лінійній логіці [449, с. 3].

Будучи замкнутою логічною конструкцією, спроможний забезпечувати за допомогою достатньо простих правил аналіз складних різноманітних проблем і приводити до отримання найкращої відповіді стосовно вибору способів їхнього вирішення. Користуючись баченням Т. Саати [449, с. 19], слід звернути увагу на можливість зазначеної методології, в даному випадку у спрямуванні на усунення суспільно-транспортних протиріч та забезпечення соціально-економічної збалансованості у сфері перевезення пасажирів, а саме на той факт, що:

1. Ієрархічне представлення системи транспортного обслуговування населення утворює можливості опису впливу зміни пріоритетів на верхніх рівнях на пріоритети елементів нижніх рівнів.

2. Ієрархії надають більш детальну інформацію про структуру та функції системи на нижніх рівнях і забезпечують розгляд суб'єктів відносин та цілей врегулювання дисбалансів на вищих рівнях.

3. Системи, складені ієрархічно, за допомогою модульної побудови із зборкою модулів, будуються набагато ефективніше, ніж системи, зібрані в цілому.

4. Ієрархії є стійкими (незначні зміни викликають помірний ефект) та гнучкими (додолучення додаткових елементів не руйнує характеристик структурованої ієрархії).

Єдиного підходу до ієрархічного опису системи не існує, точніше категорично не встановлено рівні ієрархії, відсутня обов'язкова належність рівневих складових, немає жорстких вимог до кількісно-якісного змісту структурної будови. Проте із сутності поняття ієрархії [*< грец. heraraachia – священна влада*], як принципу «структурної організації» та способу «побудови складних багаторівневих систем, який полягає в упорядкуванні взаємодії між рівнями – від вищого до нижчого – за наявності» їхньої (в цілому та окремих елементів) «структурної та функціональної спеціалізації.., відносної самостійності» [204, Т. 1, с. 625], слідує розуміння необхідності визначення залежностей складових і встановлення логіки прийняття рішень від загальної мети до конкретних засобів її реалізації.

Як наслідок, встановлюються базові орієнтири, проте виникає і необхідність *впорядкування пріоритетів соціально-економічного врівноваження у сфері пасажироперевезень* в процесі організації діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Згідно з методом аналізу ієрархій центральним є питання встановлення впливу окремих факторів нижчого рівня на вершину – загальну мету, для якої

визначається характер нерівномірності і ступінь (інтенсивність) дії певних чинників та за результатами оцінки вагомості рухомих сил виявляються стратегічні пріоритети [449, с. 5].

Отже, першим рівнем ієрархії в процесі прийняття рішень є *загальна мета*, що й позначено як центральний елемент усієї структурної будови. Враховуючи проблематику суспільно-транспортної взаємодії [146] та обґрунтовану парадигму розв'язання протиріч [107], за мету обрана необхідність *забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень з урахуванням вимог квазісервісності* (рис. 6.3), або відповідність вимогам суспільного розвитку, необхідність узгодження суперечливих інтересів, врахування потреб економічної та соціальної підсистем, раціональне об'єднання ресурсів суб'єктів взаємодії, дотримання сервісного і соціального змісту транспортного обслуговування населення [122].

Врівноваження суперечливих інтересів та розв'язання виникаючих при цьому проблем є динамічною, цілеспрямованою процедурою із зосередженням зусиль на трансформації стану сфери перевезення пасажирів – з можливого (за умови дотримання існуючих підходів) у бажане (при досягненні загальної мети). Сфера пасажироперевезень втілює у собі вже існуючу предметну цілісність специфічних товарів-послуг, охоплюючи сукупність економічних відносин, пов'язаних із переміщенням і супутнім обслуговування населення, а отже є часткою комплексної матеріально-духовної соціальної реальності [149, с. 25], тому під час прийняття рішень передбачає одночасне планування від досягнутого і від кінцевого результату.

За дотримання логіки планування від досягнутого можливий стан сфери перевезення пасажирів визначається існуючим станом та діючими силами, які в межах та завдяки певній мотивації спрямовуються учасниками відносин.

Бажаний стан досягається внаслідок зворотних логічних побудов і передбачає планування від кінцевого результату, згідно з яким діючі сили комбінуються так, щоб забезпечити кількісно-якісний перехід і відповідну

трансформацію існуючого стану. За рахунок співставлення можливих наслідків і бажаних результатів, встановлення проблем, що перешкоджають їхньому наближенню, коригування діючих сил з метою усунення встановлених проблем з покроковою оптимізацією сукупності застосовуваних засобів забезпечується обрання найбільш сприятливого шляху подальшого розвитку та умов функціонування на кожному трансформаційному етапі.

За висловом Т. Сааті, «таким чином, процес з двокрапковим граничним значенням приходить до шуканого зближенням можливого і бажаного майбутнього» [449, с. 124].

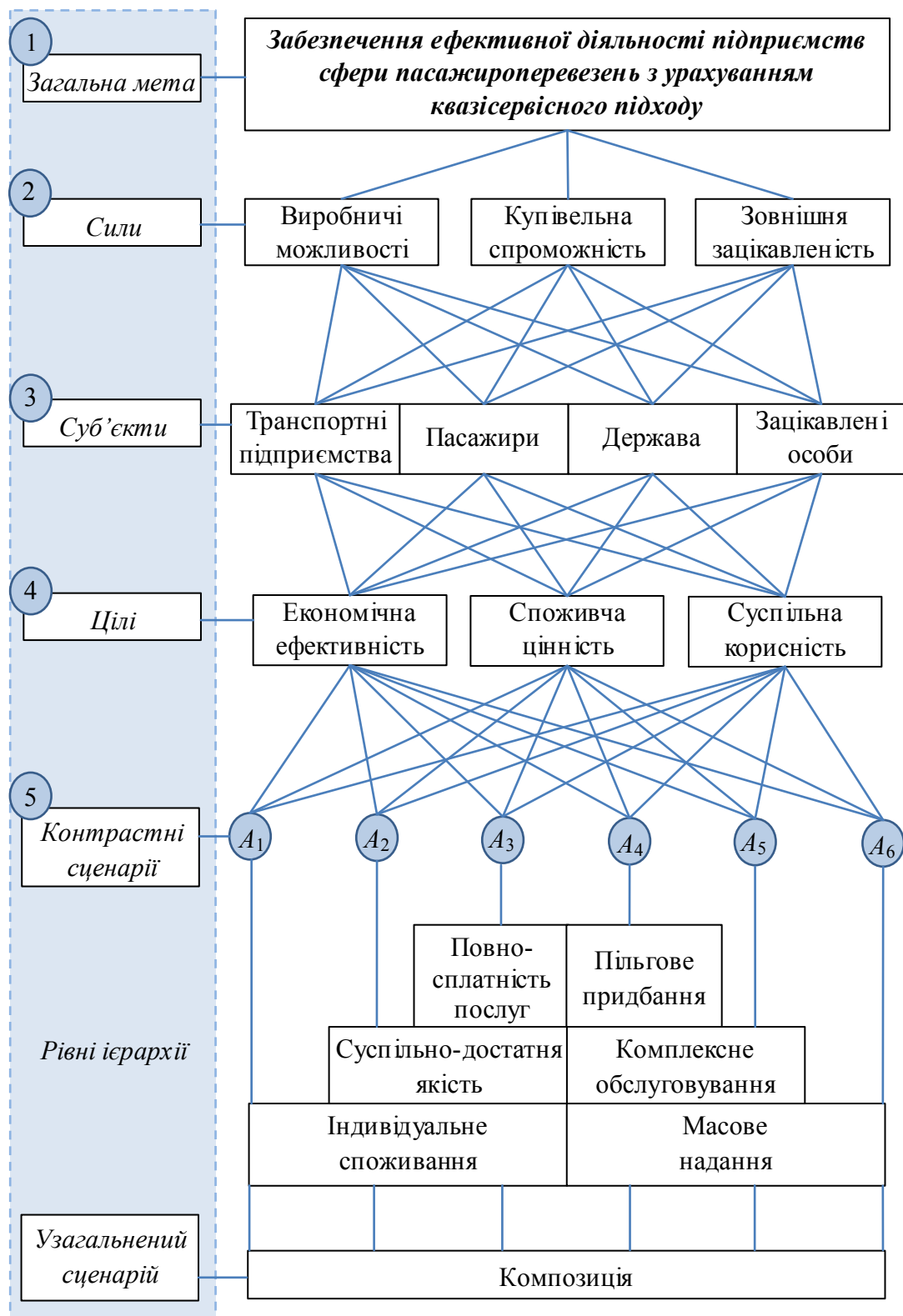


Рис. 4.9. Ієрархія пріоритетів функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту з урахуванням квазісервісного підходу

Джерело: розроблено автором

Із зазначеної логіки стають зрозумілими наступні чергові ієрархічні рівні.

Другим рівнем ієрархії після загальної мети є рівень діючих *сил*. Саме вони забезпечують активне ставлення суб'єктів економічних відносин до транспортної системи, обумовлюють характер статичних зв'язків і напрям динамічних зсувів, на певному кількісно-якісному рівні відтворюють умови подальшого функціонування і розвитку елементарних складових, а в підсумку визначають майбутній стан сфери пасажироперевезень. У межах соціально-економічної взаємодії до сил, що мають пряме відношення до збалансування або дисбалансування процесів і явищ у системі транспортного обслуговування населення, належать виробничі можливості, купівельна спроможність, зовнішня зацікавленість.

Виробничі можливості втілюють у собі сукупність економічних ресурсів з урахуванням якості, обсягу, структури, техніко-технологічного та кваліфікаційного рівня, які спроможні залучити, використати й відтворити транспортні підприємства в процесі організації квазісервісної діяльності.

Купівельна спроможність охоплює кошти і заощадження споживачів у частині, яку населення може спрямувати на користування послугами пасажирського транспорту.

Зовнішня зацікавленість є наслідком суспільної вагомості сфери пасажироперевезень і містить будь-який локальний та загальний соціально-економічний інтерес поза межами відносин «виробник – споживач».

З попередніх пояснень стає зрозумілим наступний ієрархічний рівень – *суб'єкти*. Як і у випадку визначення сил, так і у випадку визначення суб'єктів центральним змістовним елементом поділу є учасники суспільно-транспортних відносин. Проте якщо у випадку визначення сил мова йшла про характеристику ресурсного та мотиваційного забезпечення їхньої дії, то при встановленні суб'єктів розглядається типологія осіб, які здійснюють галузеву економічну діяльність, споживають транспортні послуги та з використанням специфічного інструментарію впливають на стан сфери пасажироперевезень з зовні.

Відповідно це *транспортні підприємства, пасажирів, держава та інші зацікавлені особи*.

Кожен із зазначених суб'єктів власну дію на ринку здійснює та певні сили впливу використовує з визначеною метою, як наслідок, четвертий рівень ієрархії слід позначити – *цїлі*. Не загальну мету врівноваження сфери пасажироперевезень у цілому, а локальні цїлі, на які спрямовують взаємодію окремі суб'єкти виробничо-споживчих відносин. З урахуванням економічного та соціального змісту галузевих зв'язків до такого роду цїлей належать: економічна ефективність, споживча цінність та суспільна корисність.

Зрозуміло, що *економічна ефективність*, або здатність утворення ефекту, результативність виробничої діяльності, можливість досягнення найбільших результатів за найменших витрат, є прерогативою економічної підсистеми сфери пасажироперевезень, але в той же час на досягнення економічної ефективності можуть бути спрямовані дії пасажирів (при отриманні відносної економії у розрахунку на одиницю якості споживання), держави (у випадку збільшення бюджетних надходжень за підтримки галузі, а отже, розширення обсягів транспортного обслуговування та обсягів виробництва у суміжних видах економічної діяльності), зацікавлені особи (транспортний розвиток навколо яких сприятиме прискоренню або зростанню масштабів обігу коштів).

Безумовно, що *споживча цінність* або унікальний набір властивостей транспортної послуги, необхідний для задоволення потреб пасажирів, є головним цільовим орієнтиром під час споживання, але і транспортні підприємства, як суб'єкти ринкових відносин у конкурентному середовищі, і держава, як загальний регулятор суспільно-транспортних процесів і коректор негативних явищ, і зацікавлені особи, як учасники галузевої соціально-економічної взаємодії, мають певний інтерес та у визначеному ступені зацікавлені щодо забезпечення у сфері пасажироперевезень сучасного рівня транспортного обслуговування населення.

І нарешті *суспільна корисність* стає ключовим орієнтиром у прийнятті загальнодержавних або регіональних рішень у будь-якій, у т. ч. в транспортній, галузі. Виробництво може бути економічно ефективним, а послуги – мати цінність для окремого споживача, проте не обов’язково при цьому вони приносять користь суспільству. Задоволення соціальних інтересів у цілому та відносно менші негативні зовнішні ефекти як критерії мають переваги при прийнятті рішень на рівні держави, але знов-таки сучасний розвиток, умови конкурентної боротьби, свідомість та фізіологічні вподобання пасажирів надають вагомості зазначеному явищу і для інших суб’єктів суспільно-транспортної взаємодії у сфері перевезення пасажирів.

Якщо повернутися до послідовності побудови ієрархії пріоритетів соціально-економічного врівноваження сфери пасажироперевезень, то відслідковується певна логіка переходів, що розкривається шляхом відповідей на запитання:

«Що?»,

«За рахунок чого?»,

«Ким?» та

«Навіщо?» здійснюється

або у зворотному напрямі: «Для чого?», «Ким?» та «За рахунок чого?» відбувається збалансування. Проте в межах зазначеної логіки відсутній один з головних ланцюгів – спосіб досягнення мети або інструментарій квазісервісного врівноваження.

Користуючись термінологією методу аналізу ієрархій та теорії прогнозування мова йде про відпрацювання *контрастних сценаріїв*, або різноманітних прогнозів щодо функціонування соціально-економічної системи у майбутньому. Під час розробки альтернативних сценаріїв враховуються певні припущення, відбувається дотримання концептуальних вимог та здійснюється урахування різних параметрів взаємодії. В даному випадку окремі сценарії – це певні характеристики функціонування підприємств у сфері

пасажироперевезень, що відповідають вимогам квазісервісності та віддзеркалюють тенденції суспільного розвитку. Враховуючи суперечливість цих вимог стає зрозумілим, що зазначені характеристики відображають протилежні складові галузевих суперечностей та змістовно полягають у забезпеченні комплексного обслуговування або дотриманні суспільно-достатньої якості послуг, повноплатності споживання або пільгового придбання, індивідуалізації виробничо-споживчих процесів або їхньої зорієнтованості на масовість і типовість ознак [133].

Вибір протилежних складових галузевих суперечностей як контрастних сценаріїв врівноваження сфери пасажироперевезень продиктований необхідністю усунення проблем для встановлення шляхів забезпечення стабільного функціонування та сталого розвитку підприємств в системі транспортного обслуговування населення, перетворення проблемних ситуацій (за рахунок вилучення необхідності вибору «або / або» та становлення меж локалізації протилежних властивостей з компромісним і комплементарним функціонуванням складових) на фактори квазісервісного врівноваження. Композиція контрастних сценаріїв втілює у собі *загальний сценарій* та надає відповідь на кінцеве запитання – «Як?».

За загальноприйнятим змістом поняття альтернативи передбачає вилучення й вибір. Згідно з економічною енциклопедією альтернатива є одним «із варіантів економічної політики, поведінки економічних суб'єктів, який необхідно вибрати на основі порівняння з іншими» [207, Т. 1, с. 39]. У буквальному розумінні, у походженні від [< лат. *alternare* – чергуватися, вагатися < *alter* – один з двох] полягає у необхідності «вибору між двома можливостями, що виключають одна одну» [473, с. 61]. У математичній логіці під альтернативою розуміють функцію-висловлювання, в якій два аргументи пов'язані сполучником «або». Згідно із філософським знанням, альтернативою є система «з двох речень, де істинність одного припускає хибність другого і навпаки», за якою «між двома тезами альтернативи не існує середини» і «якщо

доведена хибність першої тези, то тим самим встановлена істинність другої» [217]. Тобто, коли мова йде про наявність альтернатив за усталеною думкою розуміється можливість та необхідність реалізації одного, а не декількох із передбачених шляхів досягнення мети, «вибір лише одного речення з двох, в парі», що утворюють альтернативу [217].

Проте у суспільному середовищі існують явища, що вимагають комбінації різних способів усунення пов'язаних із ними проблем, при цьому межі застосування кожного способу не чіткі та повною мірою невідомі параметричні характеристики функціонування та розвитку складових. До таких явищ належать економічні відносини сфери пасажироперевезень, які будуються з урахуванням протилежних суспільно-транспортних вимог, а діяльність галузевих підприємств підпорядкована полярним інтересам. Безумовно, можна стверджувати, що комбінація різних способів усунення проблем також є альтернативою. З цим твердженням важко не погодитися, але також важко встановити пропорції у використанні різних інструментів та важелів, виділити частки явища, до яких варто їх застосовувати, а отже, важко обґрунтувати зміст та встановити структуру подібних комбінацій.

По суті комбіновані альтернативи є похідними відносно альтернатив, що є в основі їхньої будови, одночасно розв'язують декілька завдань іноді навіть суперечливих, зорієнтовані на прийняття багатокритеріальних рішень і в цілому спрямовані на усунення загальної для низки зацікавлених сторін, складної проблеми.

У межах опису кількісного підходу до прийняття багатокритеріальних рішень задачу багатокритеріального вибору В. Д. Ногін зводить до встановлення можливих і обраних рішень, осіб, що приймають рішення, векторних критеріїв, відносин уподобань [356]. Залежно від змісту задачі вибору як векторного критерію відокремлює функції у вигляді критеріїв оптимальності, критеріїв ефективності, цільових функції, показників або критеріїв якості [356, с. 18].

У монографічному дослідженні під керівництвом Р. Н. Кветного вирішення багатокритеріальних задач пов'язується з необхідністю розв'язання декількох проблем, основними з яких визнаються: «проблема вибору принципу компромісу і відповідного йому принципу оптимальності, проблема врахування пріоритету критеріїв, проблема нормалізації критеріїв» [243, с. 10] та можливістю застосування методичних прийомів теорії корисності, теорії нечітких множин, методів векторної стратифікації та аналізу ієрархій [243, с. 14].

В. І. Соловйов задачам багатокритеріальної (або векторної) оптимізації надає суто математичного тлумачення. Позначає, що вони виникають у випадках, коли є декілька цілей, які не можуть бути відображені одним критерієм, а отже «потрібно знайти точку області допустимих рішень», яка їх «мінімізує або максимізує» [476, с. 253]. Підкреслює, що рішення, яке одночасно задовольняло б всім суперечливим вимогам, як правило, не існує, але математика допомагає, проте не через знаходження неіснуючого рішення, а через відкидання свідомо неприйнятних рішень [476, с. 254], однак не пояснює як здійснювати вибір за критеріями, що не підлягають кількісному вимірюванню.

На підтвердження цього в монографії [10] зазначається, що математичні методи з успіхом застосовуються в задачах, «для вирішення яких є достатня і достовірна кількісна інформація» [10, с. 7]. Для задач, що розв'язуються в умовах невизначеності, коли необхідна для прийняття рішень інформація є неточною, неповною, некількісною, а формальні моделі або занадто складні, або відсутні, зазвичай залучаються знання експертів, виражені у вигляді кількісних величин, оцінюючих переваги [10, с. 8].

Виходячи з характерних ознак аналітичного мислення, якому властиві «уміння спостерігати й аналізувати спостереження», «здатність встановлювати відносини..., оцінюючи рівень взаємозв'язків» та, крім того, здібність «синтезувати відносини в загальне сприйняття», Т. Сааті та К. Кернс

визначають методологічні принципи вирішення складних завдань в умовах невизначеності, а саме принципи:

- ідентичності та декомпозиції,
- дискримінації та порівняльного судження і
- синтезування [448, с. 24].

Принцип ідентичності та декомпозиції «передбачає структурування проблеми у вигляді ієрархії або мережі», починаючи з «вершини (цілей...), через проміжні рівні (критерії, від яких залежать наступні рівні) до самого нижчого рівня (який зазвичай є переліком альтернатив)» [448, с. 24]. За такою схемою відповідно до принципу *ідентичності та декомпозиції*, проблема соціально-економічного дисбалансу в сфері перевезення пасажирів розглядається через вимогу квазісервісного врівноваження (загальну мету), що задовольняється за допомогою використання виробничих можливостей з урахуванням купівельної спроможності та зовнішньої зацікавленості (сил) в умовах взаємодії транспортних підприємств, пасажирів, держави та інших зацікавлених осіб (суб'єктів) з метою досягнення економічної ефективності, отримання споживчої цінності, здобуття суспільної корисності (цілей) шляхом реалізації сукупності альтернатив (контрастних сценаріїв).

Принцип дискримінації та порівняльних суджень передбачає оцінку за критеріями і виявлення найважливішої з альтернатив за допомогою попарних порівнянь [448, с. 27].

Принцип синтезу пріоритетів зводиться до «зважування локальних пріоритетів елемента, що порівнюються по відношенню нього як до критерію і розташовані рівнем нижче» [448, с. 40].

Усунення складних проблем, що потребують багатокритеріального розв'язання, вимагає не лише розстановки пріоритетів під час пошуку засобів потенційної зміни зв'язків, установок і поведінки. Очевидною є потреба у локалізації початкових варіантів та синтезі встановлених альтернатив.

Дискримінація та порівняння суджень. Отже, після побудови ієрархії

пріоритетів відпрацювання багатокритеріальних рішень продовжується шляхом попарних порівнянь, за якими елементи зіставляються між собою відносно їхнього впливу на загальну характеристику. За методом аналізу ієрархій попарні порівняння здійснюються за допомогою квадратних матриць, що мають властивості зворотної симетричності. Застосування техніки парних порівнянь до проблеми соціально-економічного збалансування сфери пасажироперевезень дозволяє уточнити теоретико-прикладні основи створення матриць пріоритетів. Здійснені уточнення мають практичну природу і дозволяють краще зорієнтуватися в масштабах та характері аналітичних процедур, а також встановити кількість та прояснити зміст створюваних матриць.

Перше уточнення. Матриці попарних порівнянь будуються за групами, при цьому кількість груп відповідає кількості ієрархічних переходів або є на одиницю меншою за число рівнів ієрархії. В даному випадку ієрархією пріоритетів передбачено п'ять рівнів ієрархії (m), що визначають загальну мету, діючі сили, суб'єктів, локальні цілі та контрастні сценарії (узагальнюючий сценарій розглядається як композиційний підсумок всього процесу багатокритеріального обґрунтування). Як наслідок, передбачається чотири групи матриць попарних порівнянь ($m - 1$) для кожного з переходів між рівнями ієрархії; групи матриць, що відображають вплив різних діючих сил у забезпеченні квазісервісного врівноваження сфери пасажироперевезень (перша з груп, містить лише одну матрицю), вагомість суб'єктів під час спрямування дії факторів (друга з груп), важливість локальних цілей у мотивації певних суб'єктів (третя з груп), вагомість альтернатив у створенні умов цілепокладання (четверта, остання з груп).

Друге уточнення. Число матриць кожної групи визначається кількістю елементів вищого (вихідного) ієрархічного рівня (k). Очевидне методичне узагальнення, тим не менш, важливе для спрощення аналітичної роботи. Так, для першого рівня ієрархії, що є критерієм в оцінці елементів матриці,

стовпчики і рядки якої формуються із складових другого ієрархічного рівня, будується лише одна матриця попарних порівнянь – вихідним є перший одноелементний рівень. Для розкриття зв'язку між другим і третім рівнями застосовується вже три матриці, що відповідають числу елементів другого рівня, діючим в даному випадку як критерії для оцінки впливу елементів третього рівня. І далі – у наступній групі вже чотири матриці (критеріями є транспортні підприємства, пасажирів, держава, зацікавлені особи), в останній – лише три (за цілями – економічною ефективністю, споживчою цінністю, суспільною корисністю послуг сфери пасажироперевезень).

Третє уточнення. Розмірність матриці, що характеризує вплив чинників на вищий рівень ієрархії, визначається кількістю елементів нижчого рівня (n), є настільки ж очевидним висновком, як і у випадку з попереднім уточненням. Матриця першої групи (групи – умовно кажучи, для забезпечення спільності термінології, але з розумінням того, що матриця одна) складається з трьох стовпців і рядків; матриця другої групи – з чотирьох; третьої – з трьох і четвертої – з шести. Отже, матриці кожної групи мають розмірність, відповідну кількості елементів рівня, який замикає ланку при ієрархічному переході, відображаючи фактори впливу на критерій соціально-економічного врівноваження.

Четверте уточнення. Для спрощення процедури попарних порівнянь можливе розташування характеристик матриці (найменувань стовпців та рядків) за мірою впливу на загальний критерій порівняння. Впорядкування пріоритетів дозволяє з'ясувати, що при дотриманні у переліку факторів послідовності розташування елементів на певному рівні ієрархії, процедура оцінки ускладнюється за рахунок різноспрямованості ваг та інтенсивності. Проте, якщо дотримуватися логіки посилення або послаблення впливу на загальний критерій, то надання кожному елементу кількісного вимірювання спрощується, стає прозорим напрям дії факторів – до збільшення або зменшення оцінок і технологія оцінки зводиться лише до визначення

порівняльної важливості за ступенем відхилень, врахованих в процесі шкалювання вагомості складових.

Урахування зазначених уточнень у порівнянні суджень дозволяє дійти наступних висновків. Під час упорядкування пріоритетів квазісервісного врівноваження сфери пасажироперевезень при переході між другим і третім рівнями ієрархії розмірність матриць (кількість яких встановити за числом елементів другого рівня) дорівнює чотирьом (за числом елементів третього рівня).

Так будуються три матриці попарних порівнянь (табл. 4.10).

Для першої матриці критерієм є показник купівельної спроможності і відносно нього суб'єкти впливу розташовуються наступним чином. Послідовність розташування узгоджується з логікою від максимальної дії на критерій до мінімальної.

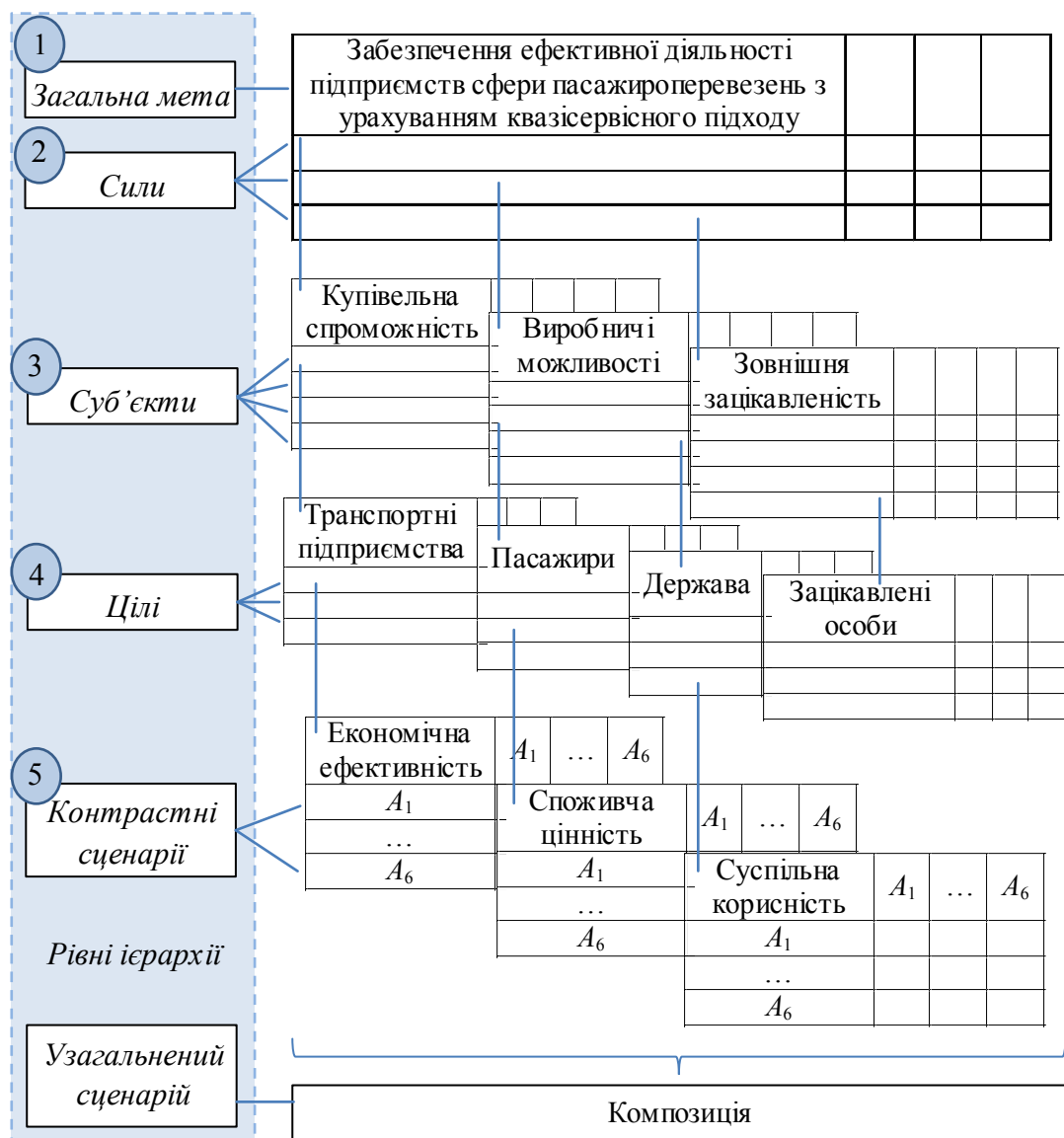


Рис. 4.10. Матриці попарних порівнянь для ринку транспортного обслуговування населення з урахуванням квазісервісного підходу

Джерело: розроблено автором

Як суб'єкт, що має безпосередній зв'язок із зазначеним пріоритетом, обираються «пасажери», від зусиль, ініціатив та працездатності яких напряду залежить величина особистих доходів, а отже, рівень купівельної спроможності у сфері пасажироперевезень. Далі розташовується суб'єкт «держав», що здійснює як непрямий вплив шляхом регулювання господарських процесів, так

і прямий – за рахунок реалізації соціальної політики та надання соціальної допомоги населенню. Наступним – суб'єкт «зацікавлені особи» в даному випадку як узагальнений образ суб'єктів господарювання, споживачем продукції яких є пасажир, і відповідно на товари яких витрачається більша частина особистих доходів населення. Останнім – суб'єкт «транспортні підприємства», безумовно, вагомий у самій сфері пасажироперевезень, але в частині формування споживчого бюджету, а отже, в частині впливу на купівельну спроможність населення, також, безумовно, не основний.

Для другої матриці, критерієм порівняння якої є виробничі можливості сфери пасажироперевезень або можливості транспортного обслуговування населення при повному й ефективному використанні наявних ресурсів, з точки зору експлуатації та відтворення виробничих фондів за ступенем впливу на їхнє формування, використання й удосконалення суб'єкти розташовуються у площині «транспортні підприємства – держава – зацікавлені особи – пасажир». Вагомість кожного із суб'єктів за критерієм виробничих можливостей визначається як у фінансово-економічному аспекті, так і з урахуванням ступеня нормативно-регуляторного впливу.

Для третьої матриці з критерієм зовнішньої зацікавленості (зовнішньої відносно основної ринкової ланки економічних відносин – ланки «виробник – споживач») ланцюг суб'єктів впливу має вигляд «держава – зацікавлені особи – транспортні підприємства – пасажир».

Зрозуміло, що з урахуванням соціального змісту економічної діяльності у сфері пасажироперевезень головним суб'єктом зовнішнього впливу є держава з її фінансовими та інституційними важелями й інструментами коригування галузевих процесів господарювання.

Мають зовнішнє походження й інтереси зацікавлених сторін (розташовані другими). Підприємства пасажирського транспорту не можуть бути вилучені поза межі зазначеного критерію у зв'язку з тим, що, по-перше, їхня діяльність є об'єктом зовнішніх інтересів і залежно від характеру транспортного

обслуговування їх посилює або навпаки послабляє, по-друге, транспортні підприємства опосередковано, за рахунок впливу на державні або інші зовнішні рішення, змінюють інтенсивність або вагомість суб'єктів прямого впливу. Аналогічно пасажирів – залежно від рівня добробуту населення, місця соціальних інтересів у суспільній життєдіяльності, динаміки і спрямування тенденцій соціально-економічного розвитку, споживачі транспортних послуг стають об'єктом зовнішнього впливу другого порядку через надання державної підтримки або підприємствам транспорту заради збільшення транспортної доступності, або пасажирів у вигляді пільг на пасажирські перевезення заради завдань соціального захисту. Далі, слідуючи описаній логіці, враховуючи уточнення і дотримуючись принципу попарних порівнянь, будуються інші матриці.

Оцінка пріоритетів у матрицях парних суджень здійснюється за певною шкалою. Т. Саати різні види шкал розташовує у порядку збільшення ефективності (шкали найменувань, порядків, інтервалів, різниць і відношень) [449, с. 206] і найбільш ефективною визнає шкалу відносної важливості [448, с. 32; 449, с. 53], за якою визначає інтенсивність відносної важливості (з основними оцінками в інтервалі від 1 до 9 з кроком, що дорівнює 2), а також надає тлумачення кожної з них. Вербальний характер шкали зазнає критичних висловлювань з боку сучасних дослідників. Зокрема І. Г. Черноруцький відмічає, що «застосування фіксованої бальної шкали... зі смисловою інтерпретацією певною мірою провокує... на надання суперечливих відповідей» та пропонує використовувати транзитивні шкали типу: «слабка перевага = a , сильна перевага = aa , дуже сильна перевага = aaa , абсолютна перевага = $aaaa$ та більше» [543, с. 130] з введенням коефіцієнтів переваг [543, с. 130]. Погоджуючись із сучасниками, варто зазначити, що шкали більш математично обґрунтовані, також мають «сміслову інтерпретацію» і радикально не виключають суб'єктивності суджень.

Синтез пріоритетів. За матрицями парних порівнянь, компонентами власного вектора і нормалізованими результатами визначається вагомість локальних пріоритетів. Так, впорядкування пріоритетів у другій групі матриць попарних порівнянь свідчить, що за критерієм купівельної спроможності переважну вагомість мають пасажирів (56,4 %), але при цьому вагомий вплив чинить держава (26,3 %); критерій виробничих можливостей є найвищим пріоритетом транспортних підприємств (48,3 %), але, безумовно, перебуває у колі державних інтересів (35,7 %); критерій зовнішньої зацікавленості в якості пріоритету значною мірою визначається потребами держави (59,0 %) та зацікавлених осіб (24,7 %).

Слідуючи описаній логіці побудовані матриці кожної групи. Зокрема встановлено, що досягнення економічної ефективності галузевою діяльністю передбачає повноплатність транспортних послуг (вагомість елемента 32,9 %) за умови комплексного надання (25,0 %) та індивідуального обслуговування населення (22,7 %). Споживча цінність буде отримана у випадку комплексності (34,7 %), часткової персоніфікації (24,0 %) та масовості (20,7 %) пасажироперевезень. Суспільна корисність за вимогами транспортної доступності досягається при майже рівноцінному забезпеченні масовості (29,7 %), суспільно-достатньої якості (20,7 %) та створення пільгових умов під час транспортного обслуговування (26,1 %).

Передбачена методом аналізу ієрархій обробка нормалізованих результатів у вигляді ієрархічного синтезу або зважування власних векторів вагами критеріїв дозволяє розташувати альтернативи залежно від пріоритетності у забезпеченні квазісервісного врівноваження сфери перевезення пасажирів. Упорядкування суперечливих варіантів функціонування і розвитку галузі вказує на необхідність зорієнтованості соціально-економічних процесів у напрямі комплексного обслуговування за умовами повноплатності, як в індивідуальних, так і в масових сегментах ринку пасажироперевезень. Суспільно-достатня якість за умови пільгового надання

послуг має значно меншу вагомість у контексті суспільного розвитку (спільна дія обох факторів порівняно з важливістю інших становить лише 16,9 %). Як наслідок, спільні інтереси пасажирів, перевізників і держави концентруються та відповідно мають задовольнятися у напрямі посилення у сфері пасажироперевезень тенденцій кастомізації. Спрямування заходів соціально-економічного врівноваження згідно з потребами сучасного розвитку суспільства і концентрація важелів впливу на встановлених пріоритетних характеристиках системи транспортного обслуговування населення [93] дозволить забезпечити ефективну діяльність підприємств сфери пасажироперевезень, що відповідає вимогам як сервісної економіки, так і соціальної держави.

Процес дослідження ефективності рішень багатокритеріальних задач викликає певні труднощі, пов'язані з необхідністю урахування протилежних інтересів. В рамках збалансування суспільно-транспортних суперечностей, що супроводжують економічні відносини в сфері перевезення пасажирів, мова йде про *необхідність забезпечення ефективного функціонування і розвитку економічної і соціальної підсистем на мікро- та макrorівнях*. Ключове завдання полягає у визначенні стану і перспектив зміни соціально-економічних зв'язків сфери перевезення пасажирів за різних умов їхньої організації, обґрунтування ефективних засобів забезпечення врівноваженого функціонування і сталого розвитку підприємств галузі, отримання індивідуальних і комплексних оцінок локальних та макроекономічних ефектів від реалізації можливих альтернатив. Як наслідок стає важливим встановлення та у подальшому визначення певної сукупності критеріїв ефективності економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, яка найбільш повно відображає інтереси усіх зацікавлених в організації переміщення населення сторін, а саме виробників, споживачів, держави.

У класичному визначенні *ефективність* являє собою «здатність приносити ефект» або «результативність», яка розраховується відношенням

«ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат» [204, Т. 1, с. 508]. При цьому під *економічною ефективністю* розуміється «конкретна форма виявлення закону економії часу», а у якості узагальнюючого показника оцінювання використовується «норма прибутку» (С. В. Мочерний [204, Т. 1, с. 508]). *Соціальна ефективність* трактується як «відповідність результатів господарської діяльності основним соціальним потребам і цілям суспільства», її інтегруючим показником є «підвищення народного добробуту, якості життя», а також відсоток «товарів народного споживання в загальному обсязі виробництва» [204, Т. 1, с. 515].

Транспорт являє собою окрему галузь економіки країни, діяльність якої, у т. ч. по перевезенню пасажирів, має низку особливостей, а отже специфічною є оцінка ефективності функціонування та розвитку транспортних підприємств. Теоретико-методологічною основою оцінювання ефективності транспортного виробництва є наукові праці Л. В. Канторовича [245], Т. С. Хачатурова [530], Д. І. Черномордика [542], О. Є. Гібшмана [71], Є. М. Сича [491], О. О. Вовка [62], В. І. Пасічника [372], В. І. Лукашева [308], Н. І. Богомолової [35], тощо. Удосконаленню методичних основ визначення ефективності пасажирських перевезень присвячено дослідження І. М. Аксьонова [3], В. П. Гудкової [116], Т. Літмана [632], О. В. Громової, О. М. Гудкова, В. В. Благі та багатьох інших вчених. Надані ними пропозиції створюють можливості для оцінювання результативності різних транспортних процесів, дозволяють обґрунтувати заходи реалізації галузевого науково-технічного прогресу та визначають інструментарій для встановлення ефективності господарювання.

Глибина теоретичної розробленості питань оцінки ефективності з доведенням багатьох положень до рівня практичних рекомендацій обумовлює можливість широкого вибору критеріїв при проведенні оцінювання ступеня задоволення окремих соціально-економічних інтересів в процесі транспортного обслуговування населення.

Між тим наявність декількох цілей, необхідність узгодження різних інтересів, а отже існування проблеми соціально-економічного вибору у пошуку альтернатив при формуванні умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту вимагає впорядкування критеріїв та утворення системи показників, яка дозволяє надати найповнішу оцінку ефективності галузевої діяльності за різних економічних умов. Як наслідок виникає потреба в узагальненні можливих умов здійснення економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту та побудові системи показників оцінки соціально-економічної ефективності кожного з композиційних сценаріїв.

Відповідно до встановлених закономірностей функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, особливостей організації пасажирських перевезень та специфіки соціалізації економічних відносин в системі транспортного обслуговування населення [116] індикатори результативності повинні включати показники економічної та соціальної ефективності [116, с. 45], а методичні основи оцінки згідно з умовами сучасного середовища враховувати вимоги кастомізації та соціалізації відносин [116, с. 114].

Виходячи з пріоритетів квазісервісного врівноваження [116, с. 45] розглянуто декілька варіантів побудови альтернатив – узагальнених (композиційних) сценаріїв майбутнього функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Зміст, механізм дії та наслідки реалізації альтернатив – узагальнених (композиційних) сценаріїв функціонування і розвитку підприємств у сфері пасажироперевезень наведені в табл. 4.5.

Перший узагальнений (композиційний) сценарій є вихідним і полягає у *збереженні існуючих умов функціонування і розвитку підприємств в сфері пасажироперевезень*. Враховуючи сучасні реалії, підтверджені статистичними даними і отриманими висновками, збереження існуючих умов функціонування і розвитку підприємств в сфері перевезення пасажирів спричиняє дисбаланс

соціально-економічних інтересів та призводить до деструктивних проявів у формуванні економічних показників. В такому разі головними негативними явищами в системі транспортного обслуговування населення стають збитковість господарської діяльності, повільні темпи простого і фрагментарність розширеного відтворення виробничих ресурсів, низький рівень якості транспортної продукції, відсутність внутрішніх можливостей галузевого економічного зростання.

Таблиця 4.5. Узагальнені (композиційні) сценарії функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

Узагальнений (композиційний) сценарій	Зміст	Механізм дії	Наслідки реалізації
<i>Перший</i> (базовий)	Збереження існуючих умов функціонування і розвитку сфери перевезення пасажирів	Функціонування і розвиток сфери пасажироперевезень в умовах неузгодженості	Дисбаланс соціально-економічних інтересів
<i>Другий</i> (базовий з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)	Повна компенсація пільг за рахунок бюджету та збереження існуючої моделі регулювання тарифів	Забезпечення надання масових транспортних послуг суспільно-достатньої якості за пільговими умовами	Соціально-економічні інтереси задовольняються на 16,9 % без урахування і на 36,4 % з урахуванням критерію масовості
<i>Третій</i> (комерційна альтернатива)	Суцільне повноплатне надання транспортних послуг	Застосування суто ринкових механізмів у напрямі надання комплексних послуг та індивідуалізації споживання	Соціально-економічні інтереси задовольняються на 63,6 % проте суттєво скорочуються масштаби обслуговування
<i>Четвертий</i> (квазісервісна альтернатива)	Транспортне обслуговування населення на основі квазісервісного підходу	Фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повна компенсація пільг за рахунок бюджету з одночасним	Найбільш повне дотримання вимог суспільства

		повноплатним наданням транспортних послуг індивідуального споживання	

Безумовно зазначений варіант формування композиційного сценарію під час своєї реалізації супроводжується найбільшою кількістю проблем, очевидно, що саме вони спонукають до змін та викликають необхідність удосконалення сфери пасажироперевезень, але цей варіант потрібен для порівняння та діагностики обґрунтованості запропонованих заходів.

Другий узагальнений (композиційний) сценарій зводиться до *повної компенсації пільг за рахунок бюджету та збереження існуючої моделі регулювання тарифів*. Головним завданням даного сценарію є забезпечення надання масових транспортних послуг суспільно-достатньої якості за пільговими умовами. Виходячи з оцінки вагомості пріоритетів можна зорієнтуватися у ступені задоволення суспільних інтересів в наслідок реалізації сценарних заходів. Як свідчать результати дослідження у випадку передбаченого покриття збитків і компенсації пільг за рахунок бюджету соціально-економічні інтереси задовольняються на 16,9 % без урахування і на 36,4 % з урахуванням критерію масовості [116, с. 256].

Третій узагальнений (композиційний) сценарій передбачає *суцільне повноплатне надання транспортних послуг*. В даному випадку мова йде про застосування суто ринкових механізмів у напрямі надання комплексних послуг та індивідуалізації споживання. В такому разі соціально-економічні інтереси задовольняються на 63,6 %, проте суттєво скорочуються масштаби обслуговування населення [116, с. 256].

Четвертий узагальнений (композиційний) сценарій будує сукупність економічних відносин за умовами *транспортного обслуговування населення на основі квазісервісного підходу*. Такого роду побудова передбачає утворення

сфери пасажироперевезень за принципами соціально-економічного компромісу, структурної компліментарності, функціональної локалізації, інформаційного прагматизму та певною сукупністю специфічних принципів, що забезпечують зрівноваження зв'язків окремо у комерційному і соціальному секторах. У випадку врегулювання відносин за квазісервісною парадигмою здійснюється *фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повна компенсація пільг за рахунок бюджету з одночасним повноплатним наданням транспортних послуг індивідуального споживання*. На концептуальному рівні зазначений багатоаспектний підхід забезпечує найбільш повне дотримання вимог суспільства.

4.4. Висновки до розділу 4

1. На базі розробленого концептуального підходу та виходячи з запропонованого механізму розвинути методичні основи визначення результатів економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту. Відповідно до запропонованих концептуальних засад економічна діяльність підприємств пасажирського транспорту поділяється на комерційно- та соціально-спрямовану і методичні основи визначення економічних результатів повинні це урахувати.

2. У якості засобу збалансування економічних показників діяльності перевізника в контексті циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів пропонується використовувати детерміновану факторну (адитивно-мультиплікативну) модель грошових надходжень, яку представлено як суму добутків вартісних (що залежать від якісних) та кількісних параметрів обслуговування пасажирів і побудовану з урахуванням розподілу пасажиропотоку на повноплатний та пільговий, в частині пільгового з урахуванням частки втрат перевізників, які згідно з концептуальними засадами повинні компенсуватися із зовнішніх (стосовно дуальних відносин «споживач – виробник») джерел. Таким чином детермінована факторна модель грошових

надходжень подається як сума добутків вартості (величини тарифів) і обсягів перевезень, скоригованих на коефіцієнт, що ураховує розподіл пасажиропотоків на повноплатний і пільговий (частка повно-платного пасажиропотоку, пільгового) та відносну оцінку пільг споживачів (або частку втрат перевізників від перевезення пільговиків).

3. При цьому у якості інструмента діагностики конкурентоспроможності та порівняльної оцінки вартості або якості послуг пропонується застосовувати показник ціни вигід (переваг, цінності обслуговування для) споживача, що дозволяє зіставляти послуги не за вигодами (цінністю) на одиницю витрат, а за вартістю споживання одиниці вигід (цінності). Ціну вигід споживача (пасажира) пропонується визначати співвідношенням його витрат (основних та супутніх, які можна розглядати як вартість обслуговування) та характеристик транспортної послуги, що у широкому розумінні формуються з оцінок якості (доступності, безпеки, комфорту, сервісу), кількості (перевезення, додаткових послуг), часу (відправлення, прибуття, переміщення) та місця (відправлення, прибуття, напрямку руху, маршрут слідування) споживання, у випадку визначеності (незмінності) кількісно-часових і просторових ознак з оцінки якості. В такому разі інструментом діагностики конкурентоспроможності є порівняльна оцінка вартості – добуток ціни вигід за порівнювальною послугою та якості даної послуги, порівняльна оцінка якості – співвідношення вартості даної послуги ціною вигід порівнювальної послуги. Тим самим можна оцінити завищена або ні вартість, а також необхідно або ні підвищувати якість у порівнянні з альтернативним споживанням.

4. Крім того у якості засобу збалансування економічних показників діяльності перевізника, зокрема для визначення індексу зростання тарифів у випадку часткового зовнішнього покриття витрат пропонується застосовувати множник детермінованої факторної моделі грошових надходжень – коефіцієнт, що ураховує розподіл пасажиропотоку на повноплатний та пільговий і в частині пільгового – частку втрат перевізників.

5. Слід додати, що часткова компенсація втрат (збитків) перевізників за рахунок бюджетних та позабюджетних коштів, яка характерна зокрема для залізниць і є одним з факторів, що призводить до збитковості діяльності та виникнення інших локальних проблем практики, є наслідком недосконалості інструментів регулювання пасажирських перевезень. Відповідно до запропонованих концептуальних засад соціально-спрямована економічна діяльність підприємств пасажирського транспорту повинна ґрунтуватися на принципі економічної відповідальності. За цим принципом прийняття рішень щодо обслуговування пасажирів при розв'язанні соціальних завдань передбачає обов'язкове урахування економічних наслідків та відшкодування втрат перевізників зацікавленою стороною. На залізницях такого роду втрати не відшкодовуються. Рівень пасажирських залізничних тарифів регулюється державою і не забезпечує прибутковості перевезень та не відшкодовує витрати залізниць на їхнє здійснення, діє система соціальних пільг, проте компенсації у повному обсязі не надаються. Одночасно з порушенням принципу економічної відповідальності порушується принцип дискретної контрактації, оскільки наявність договору обумовлює необхідність відшкодування перевізникам втрат. При цьому норма законодавства щодо відшкодування різниці в тарифах, затверджених нижче економічно обґрунтованого рівня, не працює не лише під впливом загальноекономічних та юридичних чинників. Залишається не розв'язаним методичне питання щодо обґрунтування сум відшкодувань. В наслідок цього виникає необхідність уточнення методичного підходу до регулювання пасажирських перевезень з урахуванням вимог Парето-оптимальності.

6. Частку бюджетних відшкодувань (бюджетної складової пасажирських залізничних тарифів) пропонується визначатися виходячи з інфраструктурної складової, тобто відповідно до рівня платежів за використання інфраструктури і локомотивної тяги, що припадають на одиницю доходів, отриманих від пасажирських перевезень, які здійснюються за регульованими тарифами. У

зв'язку з дискусіями щодо прямого дотування збитків методичний підхід, що ґрунтується на використанні показника «частка бюджетних відшкодувань» і по суті являє собою фінансування інфраструктурної складової пасажирських залізничних тарифів, може стати інструментом обґрунтування величини компенсацій перевізникам.

Такого роду уточнення дозволяють обґрунтовувати суму покриття втрат перевізників з зовнішніх джерел (компенсації по пасажирським залізничним перевезенням) на підставі показників, рівень яких регулюється державою, а отже не залежить від господарських рішень перевізників та значною мірою об'єктивний; а також доповнити інструментарій бізнес-планування перевізної діяльності детермінованою факторною моделлю компенсацій. Детермінована факторна модель компенсацій являє собою суму добутків вартості (величини тарифів) і обсягів перевезень, скоригованих на коефіцієнт, що складається з частки бюджетних відшкодувань (бюджетної складової тарифів) та відносної оцінки пільг споживачів (або частку втрат перевізників від перевезення пільговиків) помножену на частку пільгового пасажиропотоку.

7. Впорядкування пріоритетів та обґрунтування альтернативних умов організації діяльності підприємств пасажирського транспорту (в цілому або залежно від спрямування) має ґрунтуватися на методі аналізу ієрархій. В роботі сформовано склад елементів основних рівнів та шляхом ієрархічного синтезу розташовано альтернативи залежно від пріоритетності. Використання аналітичних процедур прийняття багатокритеріальних рішень виступає основою усунення суперечності інтересів соціально-економічних суб'єктів в сфері пасажироперевезень та визначення меж соціалізації діяльності підприємств пасажирського транспорту. Упорядкування умов організації діяльності вказує на необхідність орієнтування виробничих процесів у напрямі комплексного обслуговування за умовами повноплатності при індивідуальному та масовому перевезенні пасажирів. Суспільно-достатня якість за умови пільгового надання послуг пасажиром має значно меншу вагомість. Як

наслідок, спільні інтереси пасажирів, перевізників і держави концентруються та відповідно мають задовольнятися у напрямі посилення тенденцій кастомізації. Отже у якості альтернативних до існуючих умов організації діяльності підприємств пасажирського транспорту обґрунтовано умови, за якими або повністю компенсуються пільги за рахунок бюджету та зберігається існуюча модель регулювання тарифів, або відбувається суцільне повноплатне надання послуг, або діяльність з обслуговування пасажирів здійснюється на основі квазісервісного підходу.

РОЗДІЛ 5. ІНСТРУМЕНТАРІЙ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

5.1. Комплекс показників оцінки соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів

Сучасне суспільство розвивається в напрямках кастомізації і соціальної орієнтації економіки. Відповідно до встановлених стандартів, зазначених раніше, високі темпи зростання і значна питома вага сфери послуг (65 % ВВП) є ознакою промислово розвинених країн. У той же час соціально зорієнтованою визнається держава, половина витрат якої (до 20 % ВВП) спрямовується на соціальні цілі.

На стику стратегічних напрямів суспільних трансформацій перебувають види діяльності, що належать до сфери соціального обслуговування, в т. ч. надання транспортних послуг населенню. Функції підприємств пасажирського транспорту, які є частково соціальними і частково економічними, набувають суспільних та комерційних властивостей, які в разі виникнення розриву в дії ринкових, державних та інституційних регуляторів призводять до деформації виробничо-споживчих зв'язків, низької ефективності використання економічних ресурсів, повільних темпів оновлення об'єктів матеріально-технічної бази, збитковості господарської діяльності.

З урахуванням соціально-економічної сутності пасажирських перевезень до транспортного обслуговування населення висуваються суперечливі вимоги. У контексті кастомізації економіки виникає необхідність підвищення комфорту, розвитку сервісу, персоніфікації обслуговування і одночасно, у світлі соціальної орієнтації відносин, висловлюються вимоги загальної доступності, дешевизни надання і достатнього рівня якості транспортних послуг. У такій ситуації конфлікт інтересів стає неминучим (не задовольняються вимоги ринку, критикується соціальна політика держави),

обумовлюючи необхідність перегляду економічних основ функціонування галузевих підприємств.

Саме тому у сфері перевезення пасажирів відокремлюються комерційний і соціальний сектори, в рамках яких локалізуються специфічні механізми суспільно-транспортної взаємодії. Однак якщо практично окремі характеристики зазначених механізмів певним чином позначені і тим самим сформований перелік соціальних транспортних послуг і послуг, що допускають можливість повної або часткової комерціалізації функціональних складових, то наукова систематизація і теоретичне обґрунтування процесів соціально-економічного сегментування в сучасних дослідженнях не відображається. При цьому необхідність відпрацювання методологічних основ галузевої соціально-економічної сегментації спочатку в концептуальному форматі, а потім і в методичному не викликає сумнівів. Вимагають науково-обґрунтованої відповіді питання, пов'язані з можливостями надання економічної свободи перевізникам і необхідністю і ступенем державної участі в секторах, де вона обмежена, іншими словами вимагають теоретико-методологічного позначення області локалізації ринкових механізмів та механізмів державного регулювання.

У загальноекономічному поданні незалежно від галузевої приналежності і ступеня соціалізації відносин локалізація механізмів передбачає поділ споживачів на однорідні групи з метою виявлення цільових ринкових сегментів і по суті являє собою сегментацію ринку [*< англ. market segmentation*]. Універсального підходу до сегментації не існує, однак найбільш поширеним є уявлення ринку виходячи з суб'єктно-об'єктних складових, тобто в розрізі груп споживачів, продуктів і виробників (рис. 5.1).

Ринок пасажирських перевезень також припускає формування виробничо-споживчих відносин щодо надання населенню транспортних послуг, однак лише частково такого роду відносини супроводжуються вільним економічним вибором, значна частина переміщень регулюється державою. Тому в процесі сегментації ринку пасажирських перевезень необхідно

керуватися не лише прийомами маркетингу, слід особливо відстежувати ступінь відповідності характеристик офіційно затвердженим нормативам.

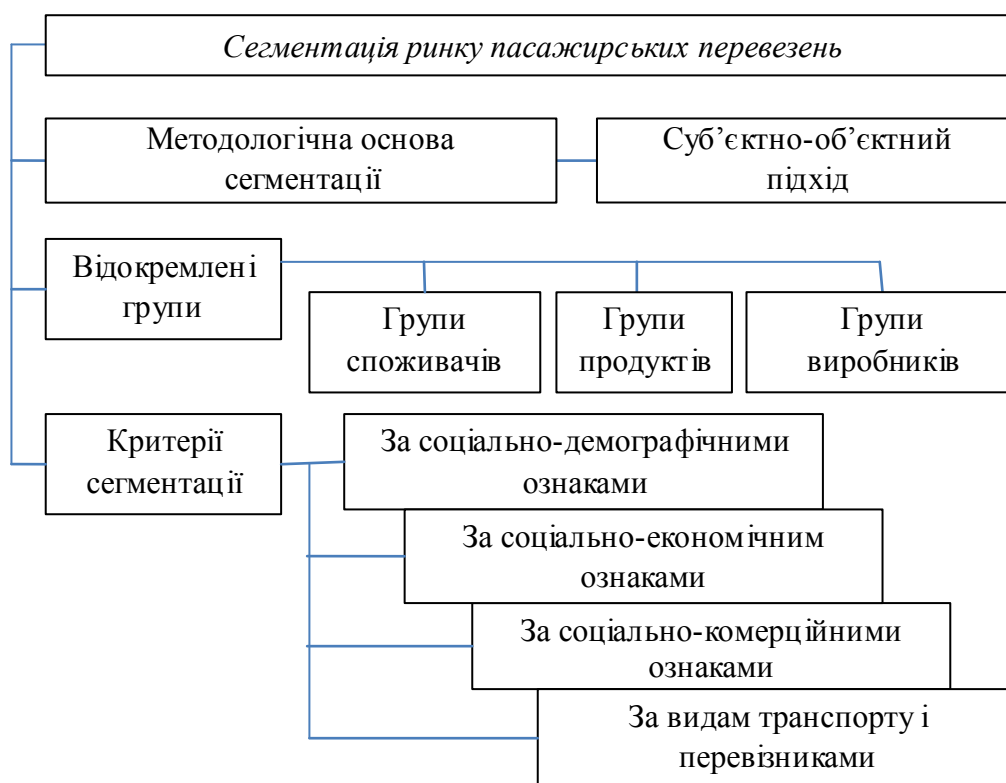


Рис. 5.1. Теоретичні аспекти сегментації ринку пасажироперевезень

Джерело: розроблено автором

Аналіз нормативно-правової бази дозволяє виділити *два критерії соціально-економічної сегментації ринку пасажирських перевезень за групами споживачів*. Перший з критеріїв виявляє приналежність споживачів до певних *соціально-демографічних груп (категорій) населення* (що вимагає або не вимагає соціального захисту з боку держави). Другий – *соціально-економічний* – дозволяє їх класифікувати за рівнем середньомісячного доходу (який перевищує або не перевищує величину прожиткового мінімуму або середнього рівня грошових доходів).

Згідно з чинною методикою визначення прожиткового мінімуму до основних соціально-демографічних груп належать: діти (в законодавстві України віком до 6 років та від 6 до 18 років [346]), працездатне населення і населення, яке втратило працездатність (пенсіонери за віком та інвалідністю). У сфері пасажироперевезень зазначені соціально-демографічні групи деталізуються за категоріями. Зокрема в Україні налічується 26 категорій населення, які мають право на пільговий проїзд по національній мережі залізниць [513]. Однак у нормативній базі відсутнє тлумачення поняття та не представлені методики визначення соціально-економічних груп населення, у світовій практиці критерії соціальної стратифікації залежно від величини доходу територіально диференційовані, а в наукових дослідженнях застосовуються різні підходи до економічного відокремлення категорій [170, 301, 360 та ін.]. При цьому існує певна статистична спільність і методологічна визначеність соціально-економічного поділу, що зводиться до виділення груп по еквівалентним доходам (децильним групам). В аспекті соціально-економічної сегментації ринку пасажирських перевезень такого роду поділ досить інформативний, достатній для обґрунтування господарських рішень, підкріплений статистичними даними, а отже методично обґрунтований до застосування.

Як наслідок, у рамках соціально-економічного поділу сукупність реальних або потенційних споживачів транспортних послуг може бути позначена залежністю $\sum_d \sum_e A_{ed}$ або являти собою розподіл населення виходячи з величини грошових доходів (соціально-економічна класифікація, позначена індексом e) кожної соціально-демографічної групи (позначена індексом d).

Варто ще раз підкреслити інформативність соціально-економічного аналізу ринку за групами споживачів, продемонструвавши варіацію середньодушових витрат домашніх господарств на транспорт. За офіційними статистичними даними [59, с. 16] транспортні витрати перших трьох груп населення України (з

відносно низьким рівнем еквівалентних грошових доходів) складають величину, рівну 6 % встановленого прожиткового мінімуму, наступних чотирьох – стійко зростають до 15 %, далі – збільшуються до рівня, що перевищує 56 %, при цьому по кожній з них коливаються в межах 7–10 % середніх душевих еквівалентних доходів. Іншими словами, чим вищий добробут споживача, тим значніший стає сума витрат на транспортне обслуговування із збереженням питомої ваги в структурі сукупних витрат. У цілому витрати варіюють в діапазоні 1:9 або на кожну гривню транспортних витрат населення, яке належить до першої групи, припадає понад дев'яти гривень транспортних витрат представників останньої з них.

Критерії *соціально-економічної сегментації ринку за групами продуктів* залежать від сукупності наданих транспортних послуг, споживчих переваг пасажирів і особливостей державного регулювання транспортного ринку. Значною мірою характеристики транспортних послуг у соціальному і комерційному секторах визначаються нормативною документацією. З метою міжгалузевого і міжрегіонального поширення накопичений регуляторний досвід заслуговує на увагу, критичне осмислення й узагальнення [402, 403 та ін.]. Проте в контексті соціально-економічної сегментації мова йде не про способи організації відносин між перевізником і державою, а про підходи до виділення соціальної складової із сукупності транспортних послуг, що надаються населенню. Систематизація змісту нормативних документів дозволяє позначити спільність, пов'язану з відокремленням *базових пасажирських перевезень*, яка зводиться до *обслуговування маршрутів з певною регулярністю руху, типом і місткістю транспортних засобів*. Зокрема на залізничному транспорті йдеться про всі перевезення у приміських поїздах і в установлених типах вагонів – плацкартних і загальних – поїздів далекого прямування.

Зазначена визначеність допускає можливість класифікації споживання залежно від експлуатаційних характеристик пасажирських перевезень та відповідного відокремлення *соціально-комерційних* груп. Теоретично мова йде

про застосування механізмів державного регулювання до базового транспортного обслуговування, що забезпечують переміщення пасажирів у встановлених просторово-часових рамках із достатнім рівнем комфорту, з відокремленням пасажирів, які споживають такого роду послуги, в соціальний споживчий сегмент, і відповідно, надання транспортних послуг підвищеного комфорту та персоніфікованого сервісу в індивідуалізованому форматі на комерційних засадах. На формальному рівні додаткова деталізація споживання дозволяє охарактеризувати ринок пасажирських перевезень як сукупність транспортних послуг, що надаються населенню, віднесеному до певних економічних і демографічних груп або як $\sum_d \sum_e \sum_s A_{sed}$, з позначенням індексом s окремих видів транспортних послуг.

Треба підкреслити, що якщо говорити не про логіку формування зазначеної сукупності, а про її математичний опис, то між двома характеристиками ринку, позначеними різними критеріями соціально-економічної сегментації – шляхом виділення сегментів за групами споживачів і за групами продуктів – мають бути визначені індекси переходу. Як такі можуть бути застосовані показники мобільності населення (a_{sed} – середнє число поїздок у рамках s -го транспортного обслуговування, що припадає на одного пасажирів, який належить до e -ї децильної групи d -ї споживчої категорії), які дозволяють привести початкові оцінки, позначені числом споживачів транспортних послуг, до наступних, описуючих обсяги пасажирських перевезень.

Критерії соціально-економічної сегментації ринку за групами виробників менш конкретизовані. Норми розподілу регульованих пасажиропотоків між видами транспорту та перевізниками відсутні, приймається за основу необхідність суцільного надання базових транспортних послуг, що з позицій соціального захисту населення обґрунтоване, проте не обґрунтоване у випадку

формування зовнішніх ефектів не лише з вигод, а й із втрат і відповідного недовикористання можливостей оптимізації екстерналій.

Ідеться про необхідність більш широкої розстановки пріоритетів, з охопленням не лише проблем захисту виробничо-споживчих і соціокультурних інтересів громадян, а й з урахуванням екологічних і урбаністичних проблем техногенної природи. Мається на увазі, що за наявності альтернатив у пріоритетному становищі мають бути види транспорту і перевізники, функціонування і розвиток яких мінімізує зовнішні витрати при колишніх зовнішніх вигодах. Іншими словами, при формуванні замовлень пасажиропотоки варто розподіляти з урахуванням оцінки зовнішніх екстерналій (ε_{ksde}).

У практичній площині в рішеннях, пов'язаних із забезпеченням доступності транспортного обслуговування, як мінімум повинні враховуватися висновки та рекомендації екологічного аудиту. За видами послуг, які надаються в комерційному сегменті, розподіл по групах виробників здійснюється хоча і стихійно, проте досить стійко, виключно виходячи зі сформованих виробничо-споживчих переваг. Таким чином, у результаті соціально-економічного сегментування формується остаточне уявлення про стан ринку транспортного обслуговування населення, описуване залежністю $\sum_d \sum_e \sum_s \sum_k A_{ksed}$, в якій індекс k позначає вид транспорту або перевізника. У цілому логіка соціально-економічної сегментації у сфері перевезення пасажирів подана на рис. 5.2.

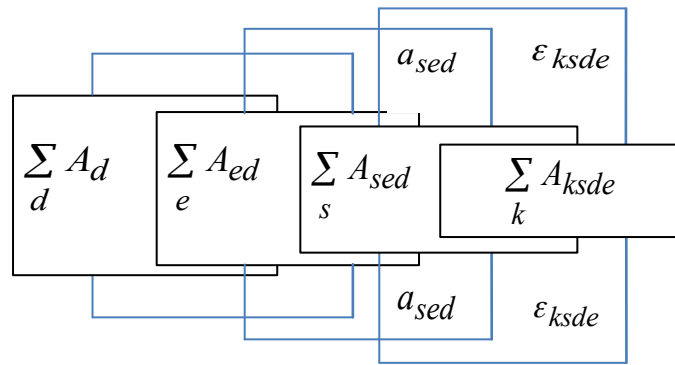


Рис. 5.2. Послідовність сегментації ринку пасажирських перевезень

Джерело: розроблено автором

Умовні позначення до рис. 5.2:

- A_d – сукупність реальних або потенційних споживачів транспортних послуг d -ої соціально-демографічної групи;
- d – індекс, що позначає соціально-демографічну групу;
- A_{ed} – сукупність споживачів d -ої соціально-демографічної групи з e -ою величиною грошових доходів;
- e – індекс, що позначає величину грошових доходів;
- A_{sed} – сукупність споживачів d -ої соціально-демографічної групи з e -ою величиною грошових доходів що віддають перевагу s -ому обслуговуванню;
- s – індекс, що позначає вид транспортної послуги;
- A_{ksde} – сукупність споживачів d -ої соціально-демографічної групи з e -ою величиною грошових доходів що віддають перевагу s -ому обслуговуванню k -им видом транспорту;
- k – індекс, що позначає вид транспорту;
- a_{sed} – середнє число поїздок у рамках s -го транспортного обслуговування, що припадає на одного пасажир, який належить до e -ї децильної групи d -ї споживчої категорії;
- ε_{ksde} – зовнішні екстерналії, що утворюються під час надання s -ої послуги пасажир, який належить до e -ї децильної групи d -ї споживчої категорії, що надається k -им видом транспорту.

Таким чином, поділ ринку транспортного обслуговування населення на окремі складові за класичною сукупністю ознак, уточнених виходячи зі сформованих в межах квазісервісної концепції умов організації пасажирських перевезень та з урахуванням впливу соціально-економічних закономірностей суспільного розвитку, має стати основою розробки, обґрунтування і прийняття господарських рішень, як на рівні суб'єктів господарювання, так і на рівні органів державного управління. Багатостороння соціально-економічна сегментація галузевого ринку [113, 142] буде сприяти посиленню цілеспрямованості реалізованих заходів (максимізації виробничо-споживчих вигод у комерційних секторах і реалізації суспільних завдань у секторах соціальних), а отже, забезпечить можливість підвищення ефективності роботи підприємств пасажирського транспорту і ефективності державного регулювання процесів суспільно-транспортної взаємодії.

Ураховуючи, що під час транспортного обслуговування населення виникають та вимагають задоволення різні (іноді навіть протилежні) соціально-економічні інтереси виробників (підприємств пасажирського транспорту), споживачів (пасажирів та інших зацікавлених осіб) та держави і, як наслідок, постають та потребують досягнення різні цілі, що передусім зводяться до забезпечення економічної ефективності, набуття споживчої цінності та досягнення суспільної корисності [116, с. 246], оцінка результативності будь-якого з зазначених альтернативних сценаріїв функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту відбувається за сукупністю критеріїв, що утворюють *систему показників соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень* (рис. 5.3).

Розрахунок кожного з показників соціально-економічної ефективності, як оцінки результативності суспільно-транспортних процесів, ґрунтується на різних (згідно з зазначеними інтересами та цілями) вимірниках *ефектів*, головними вимогами до визначення яких стає необхідність відображення

відповідної мети (*вимога показовості*) та обов'язковість зміни за зміною параметрів кожного сценарію (*вимога варіативності*).

Позначивши наведені ефекти через Φ_i (де i , змінюючись у межах $i = \overline{1, n}$, позначає певний ефект), а показники ефективності через φ_j (де j , змінюючись у межах $j = \overline{1, m}$, вказує на один з зазначених показників ефективності) створюється система показників, що являє собою множину цільових функцій:

$$\varphi = \{\varphi_j(\Phi_i)\},$$

екстремальні значення яких характеризують гранично досягну ефективність модельованого об'єкта (тобто найкращі в заданому відношенні умови функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту), при цьому виходячи із економічного змісту кожного з наведених ефектів і кожного з представлених показників ефективності більшість екстремальних значень є максимумами

i



Рисунок 5.3. Показники оцінки соціально-економічної ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту

Джерело: розроблено автором

лише декілька (вартість вигод і вартість пасажиро-години) мінімумами, а отже множина цільових функцій показників ефективності потребує максимізації або мінімізації:

$$\varphi = \left| \left[\varphi_{1-4,7-10}(\Phi_i) \right] \rightarrow \max, \left[\varphi_{5,6}(\Phi_i) \right] \rightarrow \min \right|.$$

Показники оцінки соціально-економічної ефективності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту з урахуванням умовних позначень наведені у табл. 5.1.

Таблиця 5.1. Показники оцінки соціально-економічної ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту з умовними позначеннями

Джерело: розроблено автором

Показник ефекту	Умовне позначення	Показник ефективності	Умовне позначення
1	2	3	4
Доход	Φ_1	Індекс доходності: відсоток покриття (доходами витрат) співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	φ_1 φ_{11} φ_{12}
Фінансовий результат	Φ_2	Рентабельність: виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточним витратами) грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	φ_2 φ_{21} φ_{22}
Амортизаційні відрахування	Φ_3	Ефективність використання ресурсів: пасажиронапруженість продуктивність праці	φ_3 φ_{31} φ_{32}
Чистий грошовий потік	Φ_4	Якість транспортних послуг	φ_4
Вартість робочого часу	Φ_5	Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень))	φ_5
Обсяг перевезення пасажирів	Φ_6	Вартість пасажиро-години: абсолютна (одиниці часу) відносна (до вартості робочого часу)	φ_6 φ_{61} φ_{62}

1	2	3	4
Пасажиरोобіг	Φ_7	Транспортна рухомість населення кілометрична коефіцієнт рухомості	Φ_7 Φ_{71} Φ_{72}
Випуск продукції всіх видів економічної діяльності	Φ_8	Співвідношення вартості пасажиropеревезень та загального обсягу виробництва	Φ_8
Бюджетні надходження (податки та інші платежі у сфері перевезення пасажирів)	Φ_9	Співвідношення податкових відрахувань сфери пасажиropеревезень та загальних бюджетних надходжень	Φ_9
Зовнішні витрати	Φ_{10}	Екологоефективність	Φ_{10}

Додаткові кількісні показники, потрібні для розрахунку показників ефективності з умовними позначеннями представлені у табл. 5.2.

**Таблиця 5.2. Додаткові кількісні показники по пасажирських перевезеннях
з умовними позначеннями**

Джерело: розроблено автором

Показник	Умовне позначення	Показник	Умовне позначення
1	2	3	4
Експлуатаційна довжина шляхів сполучення	Φ_{11}	Норма тривалості робочого часу	Φ_{18}
Середньооблікова кількість працівників пов'язаних з перевезенням пасажирів	Φ_{12}	Наявне населення	Φ_{19}
		Валова додана вартість	Φ_{20}
Середньооблікова кількість працівників загальна	Φ_{13}	Середньомісячна заробітна плата працівників пов'язаних з перевезенням пасажирів	Φ_{21}
Вантажообіг	Φ_{14}		

1	2	3	4
Середня вартість пасажирських перевезень	Φ_{15}	Фонд оплати праці працівників пов'язаних з перевезенням пасажирів	Φ_{22}
Середня тривалість поїздки	Φ_{16}	Доходи державного зведеного бюджету	Φ_{23}
Середньомісячна заробітна плата	Φ_{17}	Пасажирообіг автомобільного транспорту	Φ_{24}

Запропонована система показників оцінки соціально-економічної ефективності дозволяє урахувати як суто економічні інтереси кожної з зацікавлених сторін, так і створити умови для характеристики соціальної корисності пасажирських перевезень. Крім того представлену систему оцінки можна вважати сукупністю *ключових показників ефективності* (показових, але одночасно не перевантажених зайвими вимірниками) та інструментом вимірювання рівня досягнення поставлених цілей при виборі умов функціонування та сценарію розвитку підприємств пасажирського транспорту.

Взагалі ключові показники ефективності [англ. *key performance indicators* – *KPI*] є системою оцінки, що допомагає визначити досягнення тактичної (операційної) і стратегічної цілей, або інструментом «вимірювання поставленої цілі» [536, с. 87]. За принципами побудови оцінювальна система складається з 5–10 показників (оптимальна кількість) та встановлюється відповідно до зони відповідальності суб'єктів прийняття рішень [382, с. 13]. За змістом (цільова спрямованість) та за принципами створення (складається з 10 параметрів рівномірно визначених на рівні суб'єктів ринку пасажирських перевезень) запропонована система соціально-економічної оцінки повною мірою відноситься до ключових показників ефективності.

Раніше (у першому розділі) зазначалося, що за браком необхідного обсягу статистичної інформації на підставі облікових даних надати обґрунтовану оцінку показникам економічного зростання, у т. ч. ефективності суспільного

виробництва, в сфері перевезення пасажирів неможливо [116, с. 44]. Відсутність в публічних інформаційних документах відособленого наведення матеріалів щодо результатів функціонування підприємств пасажирського транспорту загального користування та неможливість вартісної оцінки результатів функціонування індивідуального пасажирського транспорту обумовлює неминучість застосування цілого ряду припущень і використання низки умовностей при побудові економіко-математичних моделей [англ. *economic-mathematical modelling, economic modelling*] з опису економічних процесів і явищ, що відбуваються у сфері перевезення пасажирів та визначають результати господарювання галузевих підприємств.

Як наслідок, обґрунтування соціально-економічної ефективності будь-якого з запропонованих варіантів вибору умов функціонування та сценаріїв розвитку підприємств пасажирського транспорту може здійснюватися на підставі двох *методичних підходів*:

- перший, який застосовується на етапі визначення вихідних даних для розрахунку показників ефективності, можна назвати *статистично-евристичним*;
- другий, що дозволяє дослідити наслідки реалізації альтернатив – встановити значення показників ефективності за різних умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, за змістом є *теоретико-експериментальним*.

Статистично-евристичний методичний підхід з одного боку ґрунтується на звітних даних або інформації, отриманій з використанням *методу статистики* [англ. *statistics* < лат. *status* – стан, становище], тобто на результатах «кількісного обліку масових явищ» [473, с. 857], а з іншого – передбачає використання *методу евристики* [< грець. *heuriskō* – знаходжу, відкриваю], тобто прийомів і методів «пошуку вирішення завдань і виведення доказів, заснованих на досвіді вирішення подібних завдань у минулому, накопиченні досвіді, урахуванні помилок, а також інтуїції» [306, с. 396].

Теоретико-експериментальний підхід заснований на *методі економічного експерименту* [англ. *economic experiment*], який за тлумаченням Л. І. Лопатнікова являє собою «науково-поставлений дослід» або «активне втручання в хід економічного процесу... і спостереження за результатами, включаючи їхній вимір, з метою перевірки наукових гіпотез і побудови наукової теорії досліджуваного процесу, а також з метою перевірки практичних рекомендацій в області управління економічними системами», проте в даному випадку лише *на теоретичному рівні* – в «штучно створеній... обстановці» [306, с. 420].

За схемою, наведеною на рис. 5.3 система показників соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень включає десять ключових параметрів оцінки, а саме:

- 1) індекс доходності або відсоток покриття (доходами витрат) та співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів);
- 2) рентабельність виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточним витратами) та грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів);
- 3) ефективність використання ресурсів (трудових ресурсів, засобів виробництва, предметів праці, капіталовкладень), зокрема пасажиронапруженість та продуктивність праці;
- 4) якість транспортних послуг;
- 5) вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень));
- 6) вартість пасажиро-години (абсолютна (одиниці часу), по відношенню до суспільної вартості робочого часу);
- 7) транспортна рухомість населення (кілометрична, коефіцієнт транспортної рухомості);
- 8) співвідношення вартості пасажироперевезень та загального обсягу виробництва;

9) співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень;

10) екологоефективність.

У зв'язку із складністю отримання статистичної інформації щодо результатів господарювання підприємств пасажирського транспорту дослідження локалізовано в межах економічної діяльності залізниць, на даний час:

– державних територіально-галузевих об'єднань (ДТГО):

1. ДТГО «Львівська залізниця» [194],
2. ДТГО «Південно-Західна залізниця» [195] та

– державних підприємств (ДП):

3. ДП «Донецька залізниця» [190],
4. ДП «Одеська залізниця» [191],
5. ДП «Придніпровська залізниця» [193],
6. ДП «Південна залізниця» [192]),

як наслідок оцінку соціально-економічної ефективності здійснено на прикладі пасажирських залізничних перевезень.

Слід нагадати, що пасажирські залізничні перевезення становлять вагому частку на ринку транспортного обслуговування населення.

За даними 2013 р. частка залізниць у сфері пасажироперевезень за пасажирообігом складає 38,2[064] % (49098,3 млн пас. км) і є найбільшою серед інших видів транспорту загального користування (на автомобільний транспорт припадає 38,2[012] % (49091,7 млн пас. км) – 2 місце, на авіаційний – 9,8 % (12568,2 млн пас. км) – 3 місце) [378, с. 2].

У 2014 р. роль залізниць змінилася – частку пасажирообігу було зменшено до 33,6 % (за рахунок випереджального падіння обсягів пасажироперевезень до 35623,5 млн пас. км). Одночасно питома вага пасажиро-кілометрів автомобільного транспорту виросла до 40,2 % (42696,9 млн пас. км).

Проте залізниці залишаються одним з провідних перевізників сфери пасажироперевезень.

Наведені дані підтверджують обґрунтованість вибору підприємств для оцінки соціально-економічної ефективності узагальнених (композиційних) сценаріїв господарювання в сфері пасажироперевезень.

5.2. Методичні основи оцінки умов обслуговування пасажирів з позицій забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Виходячи із змісту статистично-евристичного підходу визначення ключових показників оцінки ґрунтується на статистичних даних та евристичних припущеннях.

Сценарій 1 – «Базовий – збереження існуючих умов функціонування і розвитку підприємств в сфері пасажироперевезень».

Значення показників «індекс доходності» (у першій модифікації – «відсоток покриття (доходами витрат)» (φ_{11})) та «рентабельність» (у першій модифікації – «рентабельність виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)» (φ_{21})) розраховуються за методом середньої зваженої. Для цього встановлюються величини зазначених показників (або виходячи з наявності зв'язку між ними – величина одного з показників) за видами сполучення (по видах транспортних послуг, s). Далі визначається середньоарифметична зважена відсотку покриття та рентабельності, у якій в якості ваг використовується показник пасажирообігу (пасажирообігу, тому що при формуванні вартості поїздки, собівартості, а отже фінансових результатів ураховується не лише факт переміщення, а ще й дальність перевезень).

На формальному рівні з використанням умовних позначень наведених у табл. 5.1 розрахунок можна представити наступним чином:

$$\varphi_{11} = \frac{\hat{O}_1}{\hat{O}_1 - \hat{O}_2}, \varphi_{21} = \frac{\hat{O}_2}{\hat{O}_1 - \hat{O}_2}, \text{ отже } \varphi_{11} = 1 + \varphi_{21};$$

$$\varphi_{11} = \frac{\sum(\varphi_{1s} \cdot \hat{O}_{7s})}{\sum \hat{O}_{7s}} = \frac{\sum(\varphi_{1s} \cdot \gamma \hat{O}_{7s})}{\sum \hat{O}_{7s}} \text{ та / або } \varphi_{21} = \frac{\sum(\varphi_{21s} \cdot \hat{O}_{7s})}{\sum \hat{O}_{7s}} = \frac{\sum(\varphi_{21s} \cdot \gamma \hat{O}_{7s})}{\sum \hat{O}_{7s}},$$

де $\gamma \hat{O}_{7s}$ – частка пасажирообігу s -го виду сполучення (транспортної послуги) у пасажирообігу залізниць (залізничного транспорту).

За отриманою інформацією (табл. Г.1) в середньому по пасажирських перевезеннях залізничного транспорту доходи покривають лише 49–50 % експлуатаційних витрат. За даними Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) у 2012 р. відсоток покриття становив 49,17 %, у 2013 р. – 49,83 % [525]. При цьому (дані 2013 р.) у внутрішньодержавному сполученні за рахунок доходу покривається лише 38,83 % витрат, у приміському – 11,88 %, у той час як міжнародне сполучення має відсоток покриття на рівні 167,74 %. Як наслідок внутрішньодержавні та приміські перевезення є глибоко збитковими з від’ємним значенням показника рентабельності – відповідно (– 67,17) % та (–88,12 %), а міжнародні – високоприбутковими з рівнем рентабельності у 67,74 %.

За обсягом пасажирообігу серед залізниць України безспірним лідером є ДТГО «Південно-Західна залізниця», структурними підрозділами якої виконується третина (за даними 2013 р. 32,7 %) пасажиро-кілометрів всієї мережі. Саме ДТГО «Південно-Західна залізниця» здійснює 39,4 % міжнародного пасажирообігу, проте за показниками економічної ефективності зазначених перевезень посідає лише 3-тє місце (відсоток покриття – 188,72 %), поступаючись ДП «Одеська залізниця», рентабельність міжнародних

перевезень якої становить 110,30 %, та ДП «Придніпровська залізниця», на якій відносний показник прибутковості є не на багато меншим – 99,85 %.

Найбільш ефективною економічною діяльністю з перевезення пасажирів є на ДП «Придніпровська залізниця» (за даними 2013 р. відсоток покриття становить 65,12 %), а найзбитковішою – на ДТГО «Львівська залізниця», де доходами покривається менше третини витрат (30,09 %, що у 1,7 разів менше ніж в середньому по Укрзалізниці та у 2,2 рази менше ніж по ДП «Придніпровська залізниця»).

При цьому найнижчі рівні ефективності далекого сполучення спостерігаються також на ДТГО «Львівська залізниця» (41,23 %, у 1,6 разів менше ніж по Укрзалізниці та у 2,0 рази менше ніж на ДП «Придніпровська залізниця»), а найнижчі рівні ефективності приміського сполучення – на ДП «Донецька залізниця» (6,17 %, у 1,9 разів менше ніж по Укрзалізниці та у 2,6 разів менше ніж на ДП «Придніпровська залізниця»).

Вражає амплітуда коливань у значеннях показників рентабельності та відсотків покриття по пасажирських перевезеннях окремих залізниць та видів сполучення, що пов'язано з дією внутрішньогалузевих факторів транспортного виробництва, проте зберігаються загальні економічні тенденції у формуванні економічної ефективності та підтверджуються закономірності функціонування, виявлені раніше. Очевидно, що частка суто комерційного сегменту, до якого відносяться міжнародні перевезення незначна і в цілому по залізничному транспорту становить лише 15,0 %. А соціальний сегмент ринку пасажирських залізничних перевезень досить вагомий відповідно – 85,0 %.

Зрозуміло, що продемонстровані рівні ефективності перевезень та соціально-економічний поділ ринку транспортного обслуговування не можна вважати віддзеркаленням ефективності діяльності будь-яких підприємств транспорту загального користування. Проте відомо, що за даними КП «Київський метрополітен» відсоток покриття пасажирських перевезень метрополітену є майже у 2,5 рази більшим ніж в середньому по мережі

залізниць України і становить 73,3 % [116, с. 56], з від'ємним показником рентабельності – відповідно (– 26,7) %. А по інших видах транспорту перші два з показників ефективності можна в цілому оцінити на підставі наступних тверджень та міркувань. А саме виходячи з інформації, що «рентабельність великих авіакомпаній світу становить близько 3 %, а міжнародних аеропортів – 15 %» [412, с. 14] та припущення, що авіаперевезення та діяльність аеропортів в Україні є настільки ж прибутковими. А також з інформації, що з 2011 р., коли встановлювалась вартість проїзду у міському транспорті на економічно обґрунтованому рівні з рентабельністю 15 %, було збільшено ціни на паливно-мастильні матеріали, шини, запасні частини, рівень мінімальної заробітної плати (зокрема з квітня 2011 р. до початку 2014 р. ціни на паливо виросли більш ніж на 30 %) [60] та припущення, що перевезення міськими видами транспорту на період порівняння є або низькорентабельними, або збитковими з відсотком покриття суттєво більшим ніж по залізницях. При цьому слід урахувати, що у собівартості автомобільних перевезень відсутні інфраструктурні витрати, а саме витрати на утримання автомобільних доріг, які фінансуються за рахунок бюджету. Зокрема відповідно до «виконання державних цільових програм у 2013 р.» на організацію поточного ремонту та утримання автомобільних доріг, відповідного інженерного облаштування, об'єктів дорожнього сервісу та інших споруд було спрямовано 3500000 тис. грн, що разом з фінансуванням інших напрямів Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування склало 16999144,4 тис. грн [380, с. 16–17].

Для визначення значень другої модифікації показників: *«індекс доходності»* – *«співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)»* (φ_{12}) та *«рентабельність»* – *«рентабельність грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)»* (φ_{22}) встановлюється середнє значення загальної величини амортизаційних відрахувань за часткою амортизації в структурі операційних витрат залізниці (

$\cdot \hat{O}_3$):

$$\hat{O}_3 = (\hat{O}_1 - \hat{O}_2) \cdot \hat{O}_{24}.$$

Застосування других модифікацій показників індексу доходності та рентабельності, розрахунок яких заснований на величинах грошових потоків, пояснюється необхідністю отримання висновків щодо можливостей самофінансування й саморозвитку. Крім того всебічний аналіз витрат і вигід (АВВ) дозволяє «оцінити кожний із... варіантів дій та визначити фінансові та економічні рішення з найменшими витратами» [379, с. 5]. До того ж «метод використання фінансового аналізу та економічного аналізу витрат і вигід (АВВ) як інструментів прийняття рішень... став в останні сорок років найкращою практикою..., обов'язковою для всіх великомасштабних інвестиційних проектах, для яких запитується фінансування з боку ЄС» [408, с. 10].

Зрозуміло, що фінансова оцінка або оцінка індексу доходності через співвідношення вигід і витрат у вигляді надходжень і відтоку грошових коштів та рентабельності через співвідношення з відтоком грошових коштів чистого грошового потоку за своєю суттю досить схожа з економічною оцінкою [259], проте дозволяє долучити до аналізу такий важливий показник як «амортизаційні відрахування», розглянути грошовий потік як «дискретну величину, результуючу діяльність ринкового суб'єкта... за підсумками деякого періоду» [259] і тим самим надати відповідь на запитання: «Достатньо або ні отриманих грошових коштів для фінансування поточної діяльності й виконання розрахункових зобов'язань?» та «Які існують можливості для фінансування процесів довгострокового відтворення?».

Ураховуючи, що головними утворюючими елементами чистого грошового потоку ($\hat{O}_4$) є прибуток ($\hat{O}_2$) та амортизаційні відрахування ($\hat{O}_3$), що на формальному рівні можна представити як:

$$\hat{O}_4 = \hat{O}_2 + \hat{O}_3,$$

а відтік грошових коштів подати як різницю доходу ($\hat{O}_1$) та чистого грошового потоку ($\hat{O}_4$), тобто через $(\hat{O}_1 - \hat{O}_4)$, то «співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)» (φ_{12}) та «рентабельність грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)» (φ_{22}) [259, с. 2] можливо розрахувати за формулами:

$$\varphi_{12} = \frac{\hat{O}_1}{\hat{O}_1 - \hat{O}_4}, \quad \varphi_{22} = \frac{\hat{O}_4}{\hat{O}_1 - \hat{O}_4},$$

отже так само як і в попередньому випадку $\varphi_{12} = 1 + \varphi_{22}$.

Як свідчать звітні дані ДТГО «Південно-Західна залізниця» [234, 417], в структурі операційних витрат частка амортизаційних відрахувань за даними 2013 р. становить 0,139 або 13,9 % (розраховано за [234]), за даними 2011–2012 рр. – відповідно 0,160 або 16,0 % та 0,130 або 13,0 % (розраховано за [417]), а отже в середньому за три роки дорівнює 0,143 або 14,3 %. Внаслідок припущення, що встановлена частка амортизаційних відрахувань достовірна не лише для ДТГО «Південно-Західна залізниця», а й для інших залізниць, а також не лише для всієї економічної діяльності, а й для діяльності у сфері пасажироперевезень, в результаті застосування *методу екстраполяції*, в її логіко-методологічному розумінні, як «методу наукового пізнання, за якого відбувається поширення висновків, показників, тенденцій та закономірностей одних явищ, процесів... на інші» [204, Т. 1, с. 494], точніше перенесення «висновків, отриманих унаслідок спостереження над однією частиною явища, на іншу його частину [473, с. 411; 350 та ін.] визначається величина амортизаційних відрахувань по залізницях і по залізничному транспорту в цілому.

За інформацією, зведеною в табл. В.2 надлишковим є чистий грошовий потік лише по перевезеннях у міжнародному сполученні, як наслідок лишу к міжнародному сполученні співвідношення вигід і витрат є більшим за одиницю. Найсуттєвішим (вищим за 200 %) це перевищення спостерігається на

ДП «Одеська залізниця» (за даними 2013 р. 245,4 %, що у 1,3 рази більше ніж в середньому по Укрзалізниці), ДП «Придніпровська залізниця» (233,2 %) та ДТГО «Південно-Західна залізниця» (220,2 %), менш вагомим – на ДТГО «Львівська залізниця» (182,6 %), ДП «Південна залізниця» (149,8 %) та ДП «Донецька залізниця» (134,5 %, що у 1,5 рази менше ніж в середньому по Укрзалізниці та більш ніж в 1,8 разів менше ніж на ДП «Одеська залізниця»).

По інших видах сполучення чистий грошовий потік є дефіцитним, дуже дефіцитним. В цілому по всіх залізницях за даними 2013 р. співвідношення вигід і витрат у внутрішньому далекому сполученні не перевищує 45,3 %, у приміському – 13,9 %, а рентабельність грошового потоку є від’ємною і відповідно становить (– 54,7 %) та (– 86,1 %).

Іншою мовою по внутрішніх перевезеннях за рахунок надходження грошових коштів покривається менше половини поточних зобов’язань, а більша частина потребує зовнішніх джерел покриття, по приміських перевезеннях за рахунок власних джерел може бути про фінансована лише сьому частка відтоку грошових коштів. Умови для саморозвитку цих видів перевезень
взагалі відсутні.

Отже, зважаючи на значну частку ринку пасажирських перевезень, що обслуговують залізниці, ураховуючи відповідність результатів їхньої діяльності закономірностям функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, звертаючи увагу, що фінансування утримання та розвитку мережі автомобільних доріг здійснюється за рахунок бюджету, результати оцінки показників ефективності у межах економічної діяльності державних територіально-галузевих об’єднань та державних підприємств залізничного транспорту можна вважати прийнятними для характеристики усередненої ефективності господарювання в сфері пасажироперевезень.

З точки зору отримання інформації складним є й розрахунок показників *ефективності використання ресурсів*, проте на підставі офіційних

статистичних даних можна оцінити інтенсивність експлуатації шляхів сполучення – визначити *показник пасажиронапруженості* (φ_{31}) та з урахуванням сукупності статистично-евристичних припущень встановити рівень *показника продуктивності праці* (φ_{32}). Обидві показники, розраховані за формулами:

$$\varphi_{31} = \frac{\hat{O}_7}{\hat{O}_{11}} = \frac{\sum \hat{O}_{7s}}{\hat{O}_{11}} \text{ та } \varphi_{32} = \frac{\hat{O}_7}{\hat{O}_{12}} = \frac{\sum \hat{O}_{7s}}{\hat{O}_{12}} \text{ або } \varphi_{32} = \frac{\hat{O}_1}{\hat{O}_{12}},$$

дозволяють частково оцінити віддачу та умовно-натуральним або вартісним чином виміряти ефективність використання відповідних видів економічних ресурсів.

Для залізниць показники ефективності використання ресурсів можна оцінити в цілому по всій мережі. За даними Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) [173] експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування становить 21640,4 км, а отже напруженість використання шляхів сполучення у 2013 р. складає: за пасажирообігом – 2,27 млн пас. км / км, за обсягом пасажирських перевезень – 19,66 тис. пас. / км. Тобто у сучасних умовах господарювання інтенсивність перевезень на кожному кілометрі експлуатаційної довжини залізничних колій досягає майже 20 тисяч пасажирів або більше ніж 2 мільйони пасажиро-кілометрів за рік.

Розрахунок показників продуктивності праці здійснюється на підставі інформації щодо середньооблікової кількості працівників Укрзалізниці (Φ_{12}) та величини коефіцієнту приведення (k), що демонструє співвідношення трудомісткості робіт при виконанні одного тонно- (Φ_{14}) та одного пасажиро-кілометра (Φ_7). Загальновідомо, що продуктивність праці робітників мережі залізниць та окремих підприємств (у т. ч. відокремлених структурних підрозділів) залізничного транспорту вимірюється в умовно-натуральних

одиницях – кількості приведених тонно-кілометрів, що припадають на одного працівника [563, с. 677; 203; 202].

При цьому приведені тонно-кілометри визначаються як сума вантажообігу та пасажирообігу, помноженому на коефіцієнт приведення, а отже з використанням умовних позначень наведених у табл. 6.2 – 6.3 розраховуються з залежності $(k \cdot \hat{O}_7 + \hat{O}_{14})$. Коефіцієнт приведення при цьому дорівнює двом ($k = 2$).

Трудомісткість, як показник зворотній продуктивності праці, визначається кількістю осіб, необхідних для виробництва одиниці транспортної продукції (вантажо- та пасажирообігу). Виходячи з наявності зв'язку між трудомісткістю вантажних та трудомісткістю пасажирських перевезень, яку характеризує коефіцієнт приведення, співставлення трудомісткості видів перевезень описується залежністю:

$$k \cdot \frac{(\hat{O}_{13} - \hat{O}_{12})}{\hat{O}_{14}} = \frac{\hat{O}_{12}}{\hat{O}_7},$$

з якої можна виявити кількість працівників, не лише прямо, а ще й опосередковано пов'язаних з транспортним обслуговуванням населення:

$$\hat{O}_{12} = \frac{k \cdot \hat{O}_7 \cdot \hat{O}_{13}}{k \cdot \hat{O}_7 + \hat{O}_{14}}.$$

Зокрема, якщо за даними 2013 р. пасажирообіг становить 48875,7 млн пас. км, вантажообіг – 224017,8 млн ткм [378], середньооблікова кількість працівників – 363 тис. осіб, то кількість робітників залізниць, пов'язана з

перевезенням пасажирів довіює: $\frac{2 \cdot 48875,7 \cdot 10^3 \cdot 363000}{(2 \cdot 48875,7 + 224017,8) \cdot 10^3} = 110277$ осіб, з

перевезенням вантажів: $363000 - 110277 = 252723$ осіб. В такому разі

трудомісткість по пасажирських перевезеннях складає: $\frac{110277}{48875,7 \cdot 10^3} = 2,2563$

осіб / тис. пас. км або 2256 осіб / млн пас. км, по вантажних:

$$\frac{252723}{224017,8 \cdot 10^3} = 1,1281 \text{ осіб / тис. ткм або } 1128 \text{ осіб / млн ткм, що відповідає умові}$$

подвійної порівняльної трудомісткості пасажироперевезень залізниць.

Як зазначалося раніше середня пасажиронапруженість залізниць становить 2,26 млн пас. км / км (якщо точніше – 2258,54 тис. пас. км / км) за пасажирообігом і 22,31 тис. пас. / км за обсягом пасажирських перевезень, а це означає що щодоби по кожному кілометру залізничних колій загального користування перевозиться майже 61 особа та виконується більш ніж 6187,8 пас. км. При цьому середня продуктивність праці за пасажирообігом складає 443,21 тис. пас. км / особу, за обсягом перевезених пасажирів – 4,38 тис. пас. / особу, а отже щодоби кожен працівник залізниці приймає участь в обслуговуванні 12 пасажирів та забезпечує виконання більш ніж 1214 пас. км, забезпечуючи при цьому утворення грошового потоку у розмірі 60,33 тис. грн / особу на рік або 165,29 грн / особу за добу (табл. Г.3).

Потребує застосування статистично-евристичного підходу й розрахунок *вартості вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень), φ_5*), яка утворюється в процесі споживання транспортних послуг. Зокрема вимагає певних припущень оцінка *якості обслуговування (φ_4)*.

Внаслідок того, що такого роду оцінка має суб'єктивний характер, дослідження потребує використання *вербально-числових шкал*, які дозволяють виміряти ступень інтенсивності індивідуального сприйняття окремих споживчих властивостей, зокрема *шкали Харрінгтона*, за якою п'яти лінгвістичним оцінкам відповідають п'ять діапазонів числових значень функції корисності (рис. Г.4): «дуже висока» оцінка відповідає діапазону від 0,8 до 1,0 (користуючись введеними умовними позначеннями можна позначити як діапазон (φ_{41}); «висока» – 0,64 – 0,8 (φ_{42}); «середня» – 0,37 – 0,64 (φ_{43}); «низька» – 0,2 – 0,37 (φ_{44}); «дуже низька» – 0,0 – 0,2 (φ_{45}).

Згідно з національними стандартами (ДСТУ Р 51004–1996 [392]) показники якості пасажирських перевезень утворюють дев'ять груп (g , де g змінюється у межах $\overline{1, G}$, при цьому $G = 9$), а саме: показники інформаційного обслуговування ($g = 1$), комфортності ($g = 2$), швидкості ($g = 3$), своєчасності ($g = 4$), збереження багажу ($g = 5$), безпеки ($g = 6$), надійності ($g = 7$), професійної придатності ($g = 8$), готовності ($g = 9$), кожна з яких включає від 3 до 6 критеріїв (позначимо через q , від [$<$ лат. *qualis* – якість], $q = \overline{1, Q}$). Як наслідок усереднена оцінка якості транспортних послуг характеризується співвідношенням:

$$\varphi_4 = \frac{\sum_g \sum_q \varphi_{4gq}}{\sum_g Q_g},$$

при цьому $\varphi_{4gq} = [\varphi_{41}, \varphi_{42}, \varphi_{43}, \varphi_{44}, \varphi_{45}]$.

Результати опитування споживачів на підставі вибірки обмеженого обсягу (малої вибірки з $n = 22$) свідчать, що суб'єктивна оцінка рівня якості становить 0,523, тобто усереднена міра задоволення індивідів при споживанні транспортних послуг, що надаються залізницями, або корисність споживання пасажирських залізничних перевезень не перевищує 52,3 %. Ураховуючи єдині техніко-технологічні та організаційно-економічні умови функціонування залізниць у сфері пасажирських перевезень можна припустити, що встановлена оцінка якості властива послугам усіх державних підприємств і територіально-галузевих об'єднань, які входять до структури Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниці).

Вартість вигод, запропонована у четвертому розділі як критерій оцінки конкурентоспроможності продукції [116, с. 180] та на даному етапі введена в систему показників соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень, визначається шляхом співвідношення витрат і вигод споживача [116, с. 180, с. 185].

Як наслідок вимагають встановлення не лише вигоди пасажирів, що втілюються у показниках якості, а й витрати, що виникають під час транспортного обслуговування, за які в даному випадку може бути прийнята середня вартість пасажирських перевезень залізниць ($\hat{O}_{15}$). Таким чином вартість вигод встановлюється з залежності:

$$\varphi_5 = \frac{\hat{O}_{15}}{\varphi_4}$$

та вимірюється у кількості копійок, що сплачує пасажир за кожну умовну частку спожитої корисності (зокрема відсоток якості перевезень).

За отриманою інформацією (табл. Г.5) середня плата за умовну частку корисності спожиту пасажиром на залізничному транспорті України складає 26,35 коп.

При цьому найдешевшими є вигоди від споживання транспортних послуг наданих ДТГО «Львівська залізниця» – 18,49 коп. (70,2 % від рівня середнього по мережі залізниць), а найдорожчими – ДП «Одеська залізниця» (32,62 коп., на 23,8 % більше середнього рівня). На ДП «Придніпровська залізниця» вартість вигод пасажирів становить 31,95 коп. (на 21,3 % більше середньої), на ДТГО «Південно-Західна залізниця» – 28,41 коп. (на 7,8 % більше), на ДП «Південна залізниця» – 23,98 коп. (менше середньої на 9,0 %), на ДП «Донецька залізниця» – 20,33 коп. (менше на 22,8 %).

Визначення абсолютної та відносної (порівняно з вартістю робочого часу) *вартості пасажиро-години* (φ_6) ґрунтується на використанні даних попередніх розрахунків. На відміну від відомого сприйняття вартості пасажиро-години, як «єдиного вимірювача витрат часу і коштів пасажирів на поїздку» [333, с. 151], що являє собою результат співвідношення місячних доходів пасажирів та відповідного фонду робочого часу, який по-суті являє собою усереднену погодинну ціну робочої сили [204, Т. 3, с. 251], «вартість пасажиро-години» логічніше визначати за витратами споживання транспортних послуг і

лише потім порівнювати з «монетарною оцінкою вартості... робочого часу» [83, с. 87].

Таким чином шостий показник соціально-економічної ефективності вимірюється в різних величинах та відповідно позначається через *абсолютну* (φ_{61}) та *відносну вартість пасажиро-години* (φ_{62}).

При цьому розрахунок з використанням умовних позначень наведених у табл. 6.2 – 6.3 шостого розділу здійснюється за формулами:

$$\varphi_{61} = \frac{\hat{O}_{15}}{\hat{O}_{16}}; \varphi_{62} = \frac{\varphi_{61}}{\hat{O}_5}.$$

Абсолютна вартість пасажиро-години за окремими видами сполучення встановлюється виходячи з середньої тривалості поїздки, що визначається за графіком руху поїздів. Результати обробки графіку руху поїздів за маршрутами (станція відправлення – прибуття), які відповідають середній дальності перевезень, свідчать, що у сучасних техніко-технологічних умовах середня тривалість поїздки пасажирів ($\hat{O}_{16}$) у далекому сполученні становить 5 год. 3 хв. (303 хв. або 5,05 год.), у приміському – 1 год. 8 хв. (68 хв. або 1,13 год.), отже в середньому кожен пасажир на пасажирському поїзді (швидкому, експресі, «Інтерсіті», «Інтерсіті+» та ін.) відстань у 265 км (дані 2013 р. по мережі залізниць) долає більш ніж за 5 годин (тривалість поїздки коливається від 3 год. у поїзді «Інтерсіті+» до 6 год. у нічному пасажирському поїзді), у приміському поїзді тривалість поїздки дальністю у 46 км перевищує 1 годину. Слід зауважити, що час перебування пасажирів на шляху прямування під час дослідження не було диференційовано за залізницями.

За отриманими даними (табл. Г.6) абсолютна вартість пасажиро-години у далекому та приміському сполученні відрізняється радикально. В цілому по залізничному транспорту у далекому сполученні сягає 10,02 грн / год., у приміському – 1,17 грн / год., тобто відрізняється у 8,6 разів. Найдорожче пасажирів обходиться перебування у пасажирських поїздах ДП

«Придніпровська залізниця», в яких сплачується 12,26 грн / год. (на 22,4 % більше за середню по мережі), найдешевше – у ДП «Одеська залізниця» (7,69 грн / год., на 23,3 % менше). На ДП «Донецька залізниця» абсолютна вартість пасажиро-години складає 11,25 грн / год. (на 12,3 % більше середньої), на ДТГО «Південно-Західна залізниця» – 10,35 грн / год. (на 3,3 % більше), на ДП «Південна залізниця» – 9,43 грн / год. (менше середньої на 5,9 %), на ДТГО «Львівська залізниця» – 8,69 грн / год. (менше на 13,3 %).

На відміну від далекого сполучення одна година поїздки у приміських поїздах ДП «Одеська залізниця» є найдорожчою і становить 1,5 грн / год. (на 28,2 % більше за середню по мережі), на ДТГО «Львівська залізниця» та ДП «Придніпровська залізниця» в обходиться пасажирові у 1,3 грн / год. (більше середньої на 11,1 %), на ДТГО «Південно-Західна залізниця» – у 1,29 грн / год. (на 10,3 % більше), на ДП «Південна залізниця» – 1,00 грн / год. (менше середньої на 14,5 %) та на ДП «Донецька залізниця» – у 0,65 грн / год. (менше в 1,8 разів).

Абсолютна вартість пасажиро-години за всіма видами сполучення розраховується за *методом середньої зваженої* з урахуванням обсягу пасажирських перевезень наступним чином:

$$\varphi_{61} = \frac{\sum(\varphi_{61s} \cdot \hat{O}_{7s})}{\sum \hat{O}_{7s}} = \sum(\varphi_{61s} \cdot \gamma \hat{O}_{7s}).$$

В цілому по залізничному транспорту цей показник складає 3,41 грн / год. та коливається по залізницях від 2,52 грн / год. (на 26,1 % менше середньої по мережі – ДП «Донецька залізниця») до 4,06 грн / год. (на 19,1 % більше – ДП «Одеська залізниця» і ДП «Придніпровська залізниця»).

Ураховуючи, що сучасна методологія монетарної оцінки вартості робочого часу передбачає урахування не лише погодинної заробітної плати працівника, а й, наприклад, ставки податку та локального індексу вартості життя, який територіально диференційовано (за формулою Я. Уолкера [83, с.

87]), відносна вартість пасажиро-години в межах даного дослідження розраховується за вартістю робочого часу, яка визначається за спрощеною оцінкою вартості, через співвідношення середньомісячної заробітної плати ($\hat{O}_{17}$) та норми тривалості робочого часу ($\hat{O}_{18}$):

$$\varphi_{62} = \frac{\varphi_{61}}{\hat{O}_5}, \quad \hat{O}_5 = \frac{\hat{O}_{17}}{\hat{O}_{18}}.$$

За даними Державної служби статистики України середньомісячна заробітна плата за 2013 р. становить 3265 грн [461], а відповідно до листа Міністерства соціальної політики України норма тривалості робочого часу при 40-годинному робочому тижні складає 2002 год. за рік [296], тобто $\frac{2002}{12} = 166,8$ год. / міс.

Отже вартість робочого часу дорівнює: $\hat{O}_5 = \frac{3265}{166,8} = 19,57$ грн / год.

Таким чином, у далекому сполученні один пасажир за годину перебування у поїзді витрачає більше половини (51,20 %) від вартості робочої години, а у приміському – 5,98 %. В середньому ціна пасажиро-години становить 33,21 % від монетарної оцінки години праці, тобто з однієї гривні, що спроможний заробити один пасажир при використанні часу «в суспільно організованій праці» [204, Т. 3, с. 281], на транспортну послугу надану залізницями витрачається менше третьої частини – біля 6,5 грн.

Сьомий показник, а саме показник *транспортної рухомості населення* (φ_7), дозволяє надати оцінку соціально-економічній ефективності пасажирських перевезень одночасно для споживачів та держави. Транспортна рухомість визначається шляхом співвідношення обсягу перевезення пасажирів (Φ_6) та чисельності наявного населення (Φ_{19}):

$$\varphi_{71} = \frac{\hat{O}_6}{\hat{O}_{19}}$$

та демонструє середню кількість поїздок, що припадає на одного мешканця.

У наукових дослідженнях виділяються різні підходи до оцінки транспортної рухомості. Зокрема розрізняється кілометрична рухомість (середня кількість пасажиро-кілометрів), годинна рухомість (середня кількість пасажиро-годин) і коефіцієнт рухомості населення (середня кількість поїздок на одного мешканця за рік) [500, с. 71–73].

Підкреслюється, що транспортна рухомість є однією з головних характеристик, що описують систему пасажирських перевезень, «інтегрований показник, який відображає сукупність... факторів», у т. ч. «рівень розвитку економіки» [333, с. 36].

Як наслідок ще одним способом оцінки транспортної рухомості є співвідношення з чисельністю наявного населення величини пасажирообігу (Φ_7), тобто:

$$\varphi_{72} = \frac{\hat{O}_7}{\hat{O}_{19}}.$$

Для залізниць показник транспортної рухомості, як і показники ефективності використання ресурсів, можна оцінити в цілому по всій мережі. За даними Державної служби статистики України [348] на 1 січня 2013 р. кількість наявного населення становить 45553 тис. осіб, а отже транспортна рухомість населення у 2013 р. складає: за пасажирообігом – 1073 пас. км / особу, за обсягом пасажирських перевезень – 1060 поїздок / 100 осіб (табл. В.6). Тобто за сучасними умовами організації пасажирських залізничних перевезень кожен мешканець держави в середньому користується послугами залізниць частіше 10 (у більшості випадках), рідше 11 (в окремих випадках) разів на рік, долаючи 100 і більше кілометрів та споживаючи при цьому понад 1000 пасажиро-кілометрів.

За результатами попередніх розрахунків, зокрема за показником кілометричної транспортної рухомості населення може бути визначений коефіцієнт пропорційності – показник запропонований у четвертому розділі для

відносної характеристики добутку транспортної рухомості населення і середньої дальності поїздки та співставлення кількості поїздки- (пасажиро-)кілометрів та 1000 пас. км прийнятої за базу для порівняння [116, с. 157]: $\frac{\varphi_{72}}{1000}$.

Ураховуючи, що зазначений коефіцієнт характеризує зворотно пропорційну залежність транспортної рухомості населення і середньої дальності поїздок, значення показника демонструє скільки одиниць однієї величини (в даному випадку – тис. км) припадає на одиницю іншої (одну поїздки). За даними 2013 р. коефіцієнт пропорційності дорівнює 1,012, а це означає, що мешканці будуть користуватися послугами залізниць лише один раз на рік в умовах, якщо середня дальність поїздки становитиме 1012 км ($1,012 \cdot 1000$ тап. єі), і навпаки – 10 разів у випадку переважного обслуговування маршрутів на відстані 101,2 км.

Необхідно зауважити, що шостий показник системи оцінки соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень в подальших розрахунках, за зміною умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, зокрема залізниць, залишиться постійним і буде використаний як стала величина в процесі проведення теоретичного експерименту.

Зважаючи на те, що відсоток товарів народного споживання в загальному обсязі виробництва є важливим показником соціальної ефективності, а вагома частка сфери послуг є ознакою розвиненої країни, ураховуючи той факт, що кінцевим продуктом сфери пасажироперевезень є послуги, що споживаються населенням та задовольняють потреби людини у переміщенні, важливим елементом оцінки соціально-економічної ефективності є *співвідношення вартості пасажироперевезень та загального обсягу виробництва* (φ_8).

Розрахунок зазначеного співвідношення ґрунтується на використанні двох баз для порівняння доходів, отриманих підприємствами пасажирського транспорту ($\hat{O}_1$), а саме співставлення доходу з вартісною оцінкою обсягу

випуску продукції всіх видів економічної діяльності ($\hat{O}_8$) та величиною валової доданої вартості всіх видів економічної діяльності ($\hat{O}_{20}$). Відповідно розрахунок співвідношення здійснюється за двома формулами.

Співвідношення доходів та обсягу випуску продукції визначається як:

$$\varphi_{81} = \frac{\hat{O}_1}{\hat{O}_8},$$

А співвідношення доходів та валової доданої вартості як:

$$\varphi_{82} = \frac{\hat{O}_1}{\hat{O}_{20}}.$$

За даними Державної служби статистики України показник валової доданої вартості у 2012 р. сформувався на рівні 1411238 млн грн [44], а у 2013 р. – на рівні 1454931 млн грн [45], при цьому обсяг випуску продукції всіх видів економічної діяльності у 2012 р. досяг величини у 3347592 млн грн [56]. Встановлення значення обсягу випуску продукції на 2013 р. ґрунтується на припущенні, що темпи росту зазначеного показника відповідають темпам росту валової доданої вартості, а отже його розмір складає: $\frac{1454931}{1411238} \cdot 3347592 = 3451236$ млн грн.

Наведені у табл. В.7 дані свідчать, що у кожній 1000 грн вартості продукції всіх видів економічної діяльності на послуги, надані залізницями, припадає 1,93 грн, при цьому переважна частина зазначеного внеску формується у далекому сполученні (1,79 грн), з якого більше половини складають надходження від міжнародних перевезень (0,97 грн), ненабагато, але менше – надходження від внутрішніх перевезень (0,82 грн) і лише 14 коп. становлять грошові кошти, отримані від приміських перевезень. Наближений характер формування має співвідношення доходів з валовою доданою вартістю.

Щодо внеску окремих залізниць, то найбільш вагомим є внесок ДТГО «Південно-Західна залізниця» – 63 коп. (32,6 % від загальної величини

співвідношення), найменш – ДП «Донецька залізниця» (18 коп., 9,3 %). По ДП «Придніпровська залізниця» він становить 42 коп. (21,8 %), по ДП «Південна залізниця» – 28 коп. (14,5 %), по ДП «Одеська залізниця» – 23 коп. (11,9 %), а по ДТГО «Львівська залізниця» – 19 коп. (9,9 %). Необхідно підкреслити, що по всіх залізницях переважна частина внеску – більше 90 % – формується у далекому сполученні: на ДП «Одеська залізниця» – 95,7 %, ДП «Донецька залізниця» – 94,4 %, ДП «Придніпровська залізниця» та ДП «Південна залізниця» – 92,9 %, ДП «Південна залізниця» – 92,1 % і на ДТГО «Львівська залізниця» – 89,5 %.

В рамках статистично-евристичного підходу розраховується співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень (φ_9). На підставі припущення щодо величини середньомісячної заробітної плати ($\hat{O}_{21}$) розраховується фонд оплати праці працівників, прямо та опосередковано пов'язаних з транспортним обслуговуванням населення ($\hat{O}_{22}$): $\hat{O}_{22} = \hat{O}_{12} \cdot \hat{O}_{21} \cdot 12$. За ставками податку на додану вартість (n_1), податку на прибуток (n_2), нарахувань (n_3) та відрахувань (n_4) єдиного соціального внеску встановлюється умовна величина загальної суми основних податкових відрахувань: $\hat{O}_9 = \hat{O}_1 \cdot n_1 + \hat{O}_2 \cdot n_2 + \hat{O}_{22} \cdot (n_3 + n_4)$.

Показник «співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень» розраховується з залежності:

$$\varphi_9 = \frac{\hat{O}_9}{\hat{O}_{23}}.$$

Згідно з даними Державної служби статистики України середньомісячна заробітна плата штатних працівників підприємств наземного транспорту за січень–грудень 2013 р. становить 3163 грн [250, с. 15], звідси фонд оплати праці працівників залізниць, пов'язаних з перевезенням пасажирів, дорівнює: $\hat{O}_{22} = 110277 \cdot 3163 \cdot 12 = 4185673,8$ тис. грн.

З урахуванням даних по доходах від пасажирських перевезень та податкових ставок умовна величина загальної суми основних податкових відрахувань складає: $\hat{O}_9 = 6653294 \cdot 0,2 + 4185673,8 \cdot (0,39 + 0,15) = 3590922,8$ тис. грн. Доходи Державного зведеного бюджету України на 2013 р. дорівнюють 351164635,3 тис. грн [219, стаття 1].

Таким чином на кожну 1000 грн доходів державного зведеного бюджету припадає понад 10 грн (10,23 грн) основних податкових відрахувань від пасажирських залізничних перевезень. При цьому частка податкових відрахувань у доходах бюджету більш ніж у 5 разів (на 81,13 %) менше частки доходів від перевезень у випуску продукції в країні.

Відповідно до чинної термінології *екологічна ефективність* або *результативність* (як характеристика екологічності економічної діяльності [$<$ англ. *environmental performance* – екологічні показники]) являє собою результати системи управління навколишнім середовищем [463, 515, 329 та ін.]. При цьому «екологічний ефект» за визначенням Ю. Ю. Туниці є зміною «умов природного середовища (довкілля), кількості та якості природних ресурсів» [204, Т. 1, с. 374]. А «еколого-економічний ефект» – алгебраїчною сумою «традиційного економічного (переважно позитивного) та екологічного (як позитивного, так і негативного) ефектів» [204, Т. 1, с. 377].

Саме як еколого-економічний ефект пропонує оцінювати екологоефективність («ефективність природокористування») В. Д. Базилевич, віднімаючи від загального економічного ефекту суб'єкту господарювання сумарну вартість природоохоронних заходів, втрати від пошкодження природного середовища, вартість природних ресурсів і називаючи отриманий показник показником «еколого-економічної ефективності» [206, с. 131].

Між тим Є. М. Борщук та М. І. Бугель під еколого-економічною ефективністю розуміють «відношення сумарних економічних та екологічних витрат до інтегрального еколого-економічного ефекту» [204, Т. 1, с. 376]. Виходячи із змісту поняття ефективності, як відношення ефекту до витрат, Г. І.

Чогут, А. С. Карелов та багато інших вчених пропонують оцінювати еколого-економічну ефективність через співвідношення повного еколого-економічного ефекту та витрат, що його забезпечують [546, с. 77; 247 та ін.].

Проте застосування зазначених підходів для визначення екологічної ефективності економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту викликає певні труднощі пов'язані із складністю отримання порівняльних даних та за ємністю задачі викликає необхідність проведення окремого наукового дослідження.

Для встановлення розміру екологоефективності можна скористатися результатами оцінки інтенсивності конкуренції пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг, проведеної Т. Ю. Чаркіною [538]. Т. Ю. Чаркіна для визначення показника інтенсивності конкуренції пропонує враховувати «шкоду, яку даний вид транспорту завдає довкіллю та здоров'ю людей» [538, с. 160] за рахунок застосування певного коефіцієнту, що визначається шляхом зменшення одиниці на величину відносного значення витрат з ліквідації шкоди, яку завдає суспільству даний вид транспорту, у вартості загальної шкоди. За попередніми розрахунками І. П. Корженевича [266] та дослідженням Т. Ю. Чаркіної для України вони становлять для залізничного транспорту – 7 % (0,07), а для автомобільного транспорту – 82 % (0,82). Як наслідок значення запропонованого коефіцієнту складає відповідно 0,93 та 0,18.

Отже перевезення пасажирів залізничним транспортом є значно еколого-ефективнішим (більш ніж у 5 разів) ніж перевезення пасажирів автомобільним транспортом, що ще раз підкреслює парадоксальність чинної системи державного патерналізму у сфері пасажироперевезень та є додатковим аргументом до раніше сформульованого другого (внутрішньогалузевого) суспільно-транспортного парадоксу [116, с. 131].

Приймаючи за основу значення даного коефіцієнту слід ураховувати, що екологоефективність, як показник оцінки соціально-економічної ефективності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, важлива не

лише сама по собі, а й у порівнянні. Для забезпечення порівнянності сценаріїв функціонування і розвитку підприємств галузі показник екологоефективності повинен враховувати можливість структурних зрушень на ринку пасажирських перевезень, зміни частки перевізників різних видів транспорту. З тих самих міркувань, що виникли при встановленні значень показників індексу доходності та рентабельності при розрахунку усередненого значення показника «екологоефективність» (φ_{10}), у якій в якості ваг використовується показник пасажирообігу, проте не за видами послуг, а за видами транспорту (k – індекс, що позначає вид транспорту):

$$\varphi_{10} = \frac{\sum (\varphi_{10k} \cdot \hat{O}_{7k})}{\sum \hat{O}_{7k}} = \sum (\varphi_{1k} \cdot \gamma \hat{O}_{7k}).$$

Ураховуючи надання оцінки екологоефективності лише для автомобільного та залізничного транспорту, значення показника усередненої екологоефективності не повне, але достатнє тому, що саме ці види транспорту разом за пасажирообігом займають переважну частку ринку транспортного обслуговування населення (76,4 %). Отже за базових умов величина усередненої екологоефективності дорівнює: $0,18 \cdot 0,5011 + 0,93 \cdot 0,4989 = 0,554$, вихідні дані та результати розрахунку наведено в табл. Г.10.

Більш детальні розрахунки по інших сценаріях представлені у наступних таблицях (табл. Г.11–Г.23).

5.3. Оцінка рівня соціально-економічної ефективності та обґрунтування вибору умов обслуговування пасажирів

В основі розрахунків (аналогічних за методикою виконання по окремих показниках), результати за якими зведено у табл. Г.11–Г.23, знаходяться наступні статистично-евристичні припущення.

Сценарій 2 – «Базовий з повним виконання державних зобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення».

Згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» «при рівні [приміських] тарифів [щодо яких здійснюється державне регулювання], що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів» (користуючись введеною у другому розділі термінологією тим самим передбачено державне регулювання у соціальному секторі у площині «споживач – виробник – держава»), крім того «збитки залізничного транспорту загального користування від... використання [пільгових тарифів] відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг» (державне регулювання у соціальному секторі у площині «держава – споживач – виробник») (стаття 9).

Виходячи з цього положення в основу розрахунків було покладено умову рівності доходів та експлуатаційних витрат, що дозволяє встановити рівень доходів другого сценарію ($\hat{O}_1^*$) на підставі розміру доходів базового сценарію ($\hat{O}_1$), що розглядаються як «тарифні доходи», та величини фінансових результатів базового сценарію – збитків ($\hat{O}_2$), які згідно з законодавством повинні бути компенсовано з бюджету, тобто доходи другого сценарію визначаються за формулою:

$$\hat{O}_1^* = \hat{O}_1 - \hat{O}_2.$$

З урахуванням, що відповідно до статистичних даних збитки утворюються у внутрішньому та приміському сполученнях (по всіх залізницях), зазначена умова діє лише у цих ринкових сегментах. Тобто, за другим сценарієм *міжнародні перевезення* відносяться до *комерційного сектору*, що функціонує на принципах прибутковості, самоокупності та самофінансування, а *далекі внутрішні та приміські перевезення* – до *соціального сектору*, у якому діють механізми державного регулювання економічної діяльності.

В такому випадку, в наслідок появи фінансових можливостей для саморозвитку у розрахунках передбачено, що підвищиться якість транспортного обслуговування населення, обсяги перевезень залишаться незмінними, як й незміною (у короткостроковому періоді) залишиться кон'юнктура ринку.

При розрахунку загальної величини податків та інших платежів у сфері перевезення пасажирів ураховується, що отримання субсидій та трансфертних платежів з бюджету не підпадає під визначення об'єкта оподаткування ПДВ згідно з [пп. 196.1.6 Податкового](#) кодексу України [383], тому величина податку визначається на підставі тарифних доходів від перевезення пасажирів без урахування компенсацій (в даному випадку за $\mathcal{O}_1$).

Сценарій 3 – «Комерційна альтернатива».

За третім сценарієм з суцільним повноплатним наданням транспортних послуг та застосуванням суто ринкових механізмів передбачається значне підвищення тарифів до рівня, що забезпечує покриття експлуатаційних витрат та утворення прибутків у далекому внутрішньому та приміському сполученнях. Логічно припустити, що ринок відреагує на зростання тарифів тарифів у напрямі згортання споживання, тобто зменшення обсягів перевезень.

Згідно з дослідженнями О. О. Петренко, проведеному за даними 1996–2010 рр., попит на пасажирські залізничні перевезення визнано нееластичним з середньою (дуговою) еластичністю за ціною рівною ($-0,137$), а отже за висновками вченого «зростання тарифів забезпечує практично пропорційне зростання прибутку», «тому монополіст може встановити ціну на квитки на такому високому рівні, щоб виручка від їх реалізації перекривала упущену вигоду за рахунок скорочення числа пасажирів».

Між тим О. О. Петренко наголошує, що «на деяких напрямках, залежно від сезону або в разі посилення конкуренції з боку інших видів транспорту, попит на пасажирські залізничні перевезення може стати більш еластичним» і «характер зміни прибутку буде суттєво іншим і з підвищенням тарифів може

навіть знизитися» [377, с. 21]. Останній з висновків підтверджують результати стратегічної діагностики українських залізниць, підготовленою АТ KERNEY [421]. За даними проведеного дослідження реакцією на майже дворазове зростання тарифів (на 77,4 %) стало «падіння обсягів [пасажирських перевезень]... від 4,0 %... до 9,0 %...» [421, 1 етап, с. 183].

Встановлені тенденції покладено в основу розрахунків при виявленні реакції ринку на підвищення тарифів. При цьому ураховано непрямо пропорційний характер зміни експлуатаційних витрат в наслідок їхнього утворення з умовно-постійної (частку яких стосовно базових експлуатаційних витрат позначено через μ_1) та умовно-змінної (μ_2) складових:

$$(\hat{O}_1 - \hat{O}_2)^{**} = (\hat{O}_1 - \hat{O}_2) \cdot \mu_1 + (\hat{O}_1 - \hat{O}_2) \cdot \mu_2 \cdot \frac{\hat{O}_7^{**}}{\hat{O}_7},$$

отже непрямо пропорційну зміну собівартості та, як наслідок, непрямо пропорційну зміну тарифів.

Зазначені міркування спрямували до необхідності встановлення пасажирообігу далекого внутрішнього та приміського сполучень по окремих залізницях відповідно до третього сценарію за системою рівнянь з двома невідомими:

- середньою вартістю пасажирських перевезень в умовах покриття експлуатаційних витрат та утворення прибутку

$$\left\{ \frac{\hat{O}_1^{**}}{\hat{O}_7^{**}} \right\} \text{ та}$$

- величиною нового пасажирообігу:

$$|\hat{O}_7^{**}|.$$

$$\left\{ \frac{\hat{O}_1^{**}}{\hat{O}_7^{**}}, \hat{O}_7^{**} \right\} = \left\{ \frac{\hat{O}_1^{**}}{\hat{O}_7^{**}} = \left(\frac{(\hat{O}_1 - \hat{O}_2) \cdot \mu_1 + (\hat{O}_1 - \hat{O}_2) \cdot \mu_2}{\hat{O}_7^{**}} \right) \cdot (1 + \varphi_2^n), \right. \\ \left. \hat{O}_7^{**} = \hat{O}_7 \cdot \left[1 - \mu_3 \cdot \left(1 - \frac{\hat{O}_1^{**}}{\hat{O}_7^{**}} \right) \right] \right\},$$

де φ_2^n – нормативний коефіцієнт рентабельності виробництва продукції, частка одиниці;

μ_3 – зменшення пасажирообігу на одиницю збільшення тарифів, частка одиниці.

Нормативну величину рентабельності виробництва продукції на підставі рекомендацій та обґрунтувань, наданих Є. І. Балакою, О. В. Семенцовою, О. Л. Васильєвим [23, с. 220] встановлено на рівні 20,0 %, тобто $\varphi_2^n = 0,2$.

За аналогією непрямо пропорційної зміни експлуатаційних витрат середньооблікова кількість працівників віднесеної на пасажирські перевезення в наслідок наявності умовно-постійного (частку яких стосовно базової чисельності позначено через μ_4) та умовно-змінного (μ_5) контингенту також буде змінюватися непрямо зміні пропорційно обсягу пасажирообігу, а саме за залежністю:

$$\hat{O}_{12}^{**} = \hat{O}_{12} \cdot \mu_4 + \hat{O}_{12} \cdot \mu_5 \frac{\hat{O}_7^{**}}{\hat{O}_7}.$$

Для встановлення значень коефіцієнтів було використано статистичні дані щодо чисельності основних категорій працівників Укрзалізниці у 2013 р. [512]. До умовно-постійного контингенту було віднесено такі категорії працівників, як керівники, професіонали та фахівці, динаміка яких не перевищувала середню динаміку контингенту. Загальна частка зазначених категорій у 2013 р. дорівнювала 22,4 %. Питома вага технічних службовців, кваліфікованих робітників та робітників інших професій склала відповідно 77,6 %. Саме на такому рівні у розрахунках прийнято значення $\mu_4 = 0,224$ та $\mu_5 = 0,776$.

У зв'язку з можливістю утворення прибутків, а отже забезпеченням широких фінансових можливостей для саморозвитку якості транспортних послуг встановлено на максимальному рівні (максимальному з точки зору суб'єктивної оцінки у порівнянні з наявною ринковою пропозицією), проте ураховано можливість настання випадкових, перешкоджаючих високоякісному

обслуговуванню, подій на рівні допустимої в економічних розрахунках похибки у 3 %.

Крім того, припускається, що підвищення якості обслуговування супроводжуватиметься прискоренням пасажирських перевезень (на початкових етапах в наслідок технологічних удосконалень, у подальшому в результаті фінансування інноваційно-інвестиційних проектів розвитку).

При встановленні середньої тривалості поїздки використовувались результати досліджень, узагальнені в публікації Б. І. Торопова, М. Б. Кургана, Н. П. Хмелевської, згідно з якими «збільшення максимальної швидкості руху... дає можливість скоротити час руху... на 27–28 хв.» (приблизно на 8,6 %) [496, с. 147].

Проте, зважаючи на підвищення якості наданих послуг, у т. ч. прискорення пасажирських перевезень, у короткостроковому періоді обсяги пасажирообігу підпадають у цілковиту залежність від динаміки тарифів, що відповідним чином проявиться в структурних зрушеннях на ринку транспортного обслуговування населення.

Враховуючи, що основним конкурентом залізниць у внутрішньому та приміському сполученнях є автомобільний транспорт, у розрахунках передбачено збільшення пасажирообіг саме автотранспортних підприємств.

Сценарій 4 – «Квазісервісна альтернатива».

Показники четвертого сценарію визначаються за умови фінансування інфраструктурної складової базових послуг та повної компенсації пільг за рахунок бюджету з одночасним повноплатним наданням транспортних послуг індивідуального споживання.

У розрахунках зазначена умова ураховується через *комплементарність другого і третього сценаріїв* шляхом первинного встановлення значень показників у комерційному секторі та подальшого доведення обсягів транспортного обслуговування населення до базового рівня через утворення соціального сектору. В наслідок того, що загальний розмір пасажирообігу

залишається незмінним при інших рівних умовах, методика визначання обсягів перевезень у далекому внутрішньому та приміському сполученнях по окремих залізницях порівняно з третім сценарієм спрощується. Середня вартість пасажирських перевезень комерційного сегменту в умовах покриття експлуатаційних витрат та утворення прибутку $\left(\frac{\hat{O}_1^{***}}{\hat{O}_7^{***}} \right)$ стає відомою:

$$\frac{\hat{O}_1^{***}}{\hat{O}_7^{***}} = \frac{(\hat{O}_1 - \hat{O}_2)}{\hat{O}_7} \cdot (1 + \varphi_2^n),$$

а отже досить легко визначається величина пасажирообігу комерційного сектору ($\hat{O}_7^{***}(\gamma_1)$), γ_1 позначає повноплатний пасажиропотік).

$$\hat{O}_7^{***}(\gamma_1) = \hat{O}_7 \cdot \left(1 - \mu_3 \cdot \left(1 - \frac{\hat{O}_1^{***} / \hat{O}_7^{***}(\gamma_1)}{\hat{O}_1 / \hat{O}_7} \right) \right).$$

Пасажирообіг соціального сектору ($\hat{O}_7^{***}(\gamma_2)$), γ_2 позначає пільговий пасажиропотік) встановлюється за остаточним принципом або як:

$$\hat{O}_7^{***}(\gamma_2) = \hat{O}_7 - \hat{O}_7^{***}(\gamma_1).$$

З урахуванням можливості надання послуг достатньої якості загальний показник якості відповідає умові:

$$\varphi_4^* < \varphi_4^{***} < \varphi_4^{**}.$$

В наслідок доведення обсягів пасажироперевезень за рахунок формування соціального сектору до базового рівня у короткостроковому періоді кон'юнктура

ринку залишається незмінною із встановленням вихідних пропорцій розподілу пасажиропотоків між видами транспорту загального користування.

Аналіз значень показників, локалізованих у межах залізниць (державних територіально-галузових об'єднань (ДТГО) «Львівська залізниця» [194], «Південно-Західна залізниця» [195] та державних підприємств (ДП) «Донецька залізниця» [190], «Одеська залізниця» [191], «Придніпровська залізниця» [193], «Південна залізниця» [192]) (табл. 5.3) або всієї мережі (табл. 5.4), свідчить про різну значимість сценаріїв на рівнях виробників, споживачів, держави.

Майже за всіма критеріями оцінки соціально-економічної ефективності на рівні *виробників* (залізниць) найкращім слід вважати третій з досліджуваних сценаріїв, а саме *комерційну альтернативу* транспортного обслуговування населення.

Комерційні принципи організації виробництва створюють умови для отримання найвищих значень індексу доходності, рентабельності та продуктивності праці.

Як свідчать отримані результати у випадку реалізації комерційної альтернативи економічна діяльність залізниць у сфері пасажироперевезень із збиткової перетворюється на прибуткову і як наслідок:

Таблиця 5.3. Показники соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів залізницями

Джерело: розроблено автором

Показник	Альтернативи	ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»
1	2	3	4	5	6	7	8
Індекс доходності (φ_1)							
Відсоток покриття (доходами витрат), % (φ_{11})	перший	39,6	30,09	46,88	65,12	43,19	63,18
	другий	102,54	102,65	107,78	118,29	105,50	117,13
	третій	118,86	122,35	128,03	137,39	122,17	135,84
	четвертий	113,07	115,78	121,78	131,06	116,20	129,63
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів), % (φ_{12})	перший	46,2	35,11	54,7	75,98	50,39	73,72
	другий	119,65	119,78	125,76	138,02	123,11	136,67
	третій	150,04	147,9	163,97	172,54	150,90	170,33
	четвертий	131,93	135,10	142,10	152,93	135,59	151,26
Рентабельність (φ_2)							
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами), % (φ_{21})	перший	-60,4	-69,91	-53,12	-34,88	-56,81	-36,82
	другий	2,54	2,65	7,78	18,29	5,50	17,13
	третій	18,86	22,35	28,03	37,39	22,17	35,84
	четвертий	13,07	15,78	21,78	31,06	16,20	29,63
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів), % (φ_{22})	перший	-53,8	-64,89	-45,3	-24,02	-49,61	-26,28
	другий	19,65	19,78	25,76	38,02	23,11	36,67
	третій	50,04	47,90	63,97	72,54	50,90	70,33
	четвертий	31,93	35,10	42,10	52,93	35,59	51,26
Ефективність використання ресурсів (φ_3)							

1	2	3	4	5	6	7	8
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення (φ_{31})	перший	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
	другий	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
	третій	744,66	859,82	1384,23	2525,94	1678,48	2954,43
	четвертий	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого (φ_{32})	перший	75,51	52,51	47,18	64,32	68,49	60,10
	другий	195,53	179,12	108,48	116,85	167,32	111,42
	третій	250,24	213,43	125,85	130,63	189,43	124,33
	четвертий	215,62	202,03	122,56	129,47	184,29	123,32
Якість транспортних послуг, % (φ_4)	перший	52,3	52,3	52,3	52,3	52,3	52,3
	другий	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2	67,2
	третій	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0	97,0
	четвертий	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1	82,1
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажира (якості перевезень)), грн за одиницю якості (φ_5)	перший	20,33	18,49	32,62	31,95	23,98	28,41
	другий	15,82	14,39	25,39	24,87	18,66	22,11
	третій	50,53	43,39	49,96	37,80	44,70	34,10
	четвертий	27,69	34,58	44,34	35,93	32,34	32,40
Вартість пасажиро-години (φ_6)							
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн. / год. (φ_{61})	перший	5,84	5,12	6,20	7,88	6,00	6,88
	другий	5,84	5,12	6,20	7,88	6,00	6,88
	третій	29,52	24,33	19,31	18,90	22,70	16,79
	четвертий	13,37	16,04	14,16	14,90	13,62	13,17
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), % (φ_{62})	перший	29,83	26,16	31,67	40,26	30,65	35,15
	другий	29,83	26,16	31,67	40,26	30,65	35,15
	третій	150,81	124,30	98,65	96,55	115,97	85,78
	четвертий	68,30	81,94	72,34	76,12	69,58	67,28
Транспортна рухомість (φ_7)							

Продовження табл. 5.3

1	2	3	4	5	6	7	8
Кілометрична рухомість, пас. км / особу (φ_{71})	перший	78	124	163	217	139	351
	другий	78	124	163	217	139	351
	третій	46	84	124	177	99	285
	четвертий	78	124	163	217	139	351
Коефіцієнт рухомості, поїздок / 100 осіб (φ_{72})	перший	126	152	102	189	172	320
	другий	126	152	102	189	172	320
	третій	57	103	78	153	105	259
	четвертий	126	152	102	189	172	320
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн (φ_8)	перший	0,18	0,19	0,23	0,42	0,28	0,63
	другий	0,18	0,19	0,23	0,42	0,28	0,63
	третій	0,37	0,57	0,50	0,74	0,60	1,13
	четвертий	0,38	0,57	0,49	0,74	0,60	1,13
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажиро- перевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн φ_9)	перший	0,82	1,12	1,43	2,12	1,39	3,34
	другий	0,84	1,15	1,50	2,34	1,46	3,66
	третій	1,12	1,86	1,97	2,97	2,02	4,61
	четвертий	1,32	2,05	2,14	3,12	2,22	4,87
Екологоефективність, % (φ_{10})	перший	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4
	другий	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4
	третій	46,5	46,5	46,5	46,5	46,5	46,5
	четвертий	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4	55,4

Таблиця 5.4. Середньомережеві показники соціально-економічної ефективності реалізації альтернатив

Джерело: розроблено автором

Показник		Суб'єкти соціально-економічних інтересів та рівень оцінки	Узагальнений (композиційний) сценарій			
			<i>перший</i> (базовий)	<i>другий</i> (базовий з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)	<i>третій</i> (комерційна альтернатива)	<i>четвертий</i> (квазісервісна альтернатива)
1. Індекс доходності, %	відсоток покриття (доходами витрат)	Виробники	49,83	110,808	129,08	122,38
	співвідношення вигід і витрат (грошових потоків)		58,14	128,44	161,11	142,81
2. Рентабельність, %	виробництва продукції		– 50,17	10,08	29,08	22,38
	грошового потоку		– 41,86	28,44	61,11	42,81
3. Ефективність використання ресурсів	пасажиронапруженість, тис. пас. км / км		2258,58	2258,58	1717,91	2258,58
	продуктивність праці, тис. грн / особу		60,33	133,29	150,14	148,19
4. Якість транспортних послуг		Споживачі	52,3	67,2	97,0	82,1
5. Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень))			26,35	20,51	40,46	33,92
6. Вартість пасажиро-години	абсолютна, грн		6,50	6,50	20,23	14,07
	відносна, %		33,21	33,21	103,35	71,88
7. Транспортна рухомість населення	кілометрична, пас. км / особу	Споживачі та держава	1073	1073	816	1073
	коефіцієнт рухомості, поїздок / 100 осіб		1060	1060	754	1060
8. Співвідношення вартості пасажироперевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн		Держава	1,93	1,93	3,91	3,90
9. Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн			10,23	10,95	14,56	15,71
10. Екологоефективність, %			55,4	55,4	46,5	55,4

- середній відсоток покриття наближається до 130,0 % і становить 129,08 % по мережі залізниць (що у 2,6 разів або на 79,25 % більше ніж за базовим, нагіршим у комерційному аспекті, сценарієм), 118,86 % на ДП «Донецька залізниця» (у 3,0 рази або на 79,26 %), 122,35 % на ДТГО «Львівська залізниця» (у 4,1 разів або на 92,26 %), 128,03 % на ДП «Одеська залізниця» (2,7 разів або на 81,15 %), 137,39 % на ДП «Придніпровська залізниця» (у 2,1 разів або на 72,27 %), 122,17 % на ДП «Південна залізниця» (у 2,8 разів або на 78,98 %) та 135,84 % на ДТГО «Південно-Західна залізниця» (у 2,2 рази або на 72,66 %);

- вигоди (надходження грошових коштів) більш ніж у 1,6 разів перевищують витрати (відтік грошових коштів) – індекс доходності, визначений за грошовими потоками, в середньому по мережі становить 161,11 %, що у 2,8 разів або на 102,97 % більше значення, встановленого за даними базового сценарію, на ДП «Донецька залізниця» – 150,04 % (більше у 3,2 разів або на 103,84 %), на ДТГО «Львівська залізниця» – 147,9 % (у 4,2 рази або на 112,79 %), на ДП «Одеська залізниця» – 163,97 % (у 3,0 рази або на 109,27 %), на ДП «Придніпровська залізниця» – 172,54 % (у 2,3 рази або на 96,56 %), на ДП «Південна залізниця» – 150,90 % (у 3,0 рази або на 100,51 %), на ДТГО «Південно-Західна залізниця» – 170,33 % (у 2,3 рази або на 96,61 %);

- рентабельність виробництва продукції досягає найвищого порівняно з іншими сценаріями значення майже у 30,0 % – у середньому по мережі становлячи 29,08 %, а рентабельність грошового потоку є у двічі більшою, перевищує 60,0 % та у загальному мережевому розрізі складає 61,11 %;

- найкращими (хоча й з незначним відривом від даних четвертого сценарію) є значення продуктивності праці. В середньому по всіх залізницях продуктивність праці дорівнює 150,14 тис. грн / особу, що лише на 1,3 % більше ніж в умовах квазісервісної альтернативи але при цьому у 2,5 рази вище утвореної у базових умовах.

Лише один показник, а саме пасажиронапруженість, свідчить не на користь третього сценарію, за яким інтенсивність використання колії погіршується і в середньому за рік падає з 2258,54 тис. пас. км / км до 1717,87 тис. пас. км / км, тобто в 1,3 разів або на 31,47 %. А це означає що щодоби на кожному кілометрі експлуатаційної довжини шляхів сполучення буде виконуватися майже на півтори тисячі пасажиро-кілометрів менше (точніше на 1481,3 пас. км) ніж виконується зараз.

На відміну від рівня виробників вибір сценарію на рівні *споживачів* не настільки однозначний, проте можна стверджувати, що найбільша кількість переваг характерна для другого сценарію, а саме *базового з повним виконанням державних зобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення*.

Так у випадку реалізації базового сценарію чотири показника сягають оптимальних значень, в умовах комерційної альтернативи лише один показник, за квазісервісною альтернатив таких показників два, а за другим сценарієм їх налічується п'ять, а саме:

- найменше значення має показник вартості вигод. В середньому по мережі лише 20,51 грн сплачується за умовну одиницю якості обслуговування, найдорожче умовна одиниця якості коштує в межах ДП «Одеська залізниця» (25,39 грн), найдешевше – на ДТГО «Львівська залізниця» (14,39 грн). Для порівняння – високоякісне обслуговування в умовах комерційної альтернативи спричиняє подорожчання одиниці якості до 40,46 грн (у 2,0 рази, на 19,95 грн або на 97,3 %), надання частини послуг на рівні суспільно-достатньої якості в умовах квазісервісної альтернативи обумовлює досягнення показником значення у 33,92 грн (більше значення за другим сценарієм у 1,7 разів, на 13,41 грн або на 65,4 %), порівняно нижча якість обслуговування, яка характерна для базового варіанту, з реалізацією послуг за тарифами однаковими для першого й другого сценаріїв обумовлює відносно дорожчу вартість одиниці якості – 26,35 грн (дорожчу на 5,84 грн або 28,5 %);

- найнижчою (одночасно рівною значенню за базовим сценарієм) є абсолютна вартість пасажиро-години. В середньому по мережі вона складає 6,50 грн, при цьому 5,84 грн на ДП «Донецька залізниця», 5,12 грн на ДТГО «Львівська залізниця», 6,20 грн на ДП «Одеська залізниця», 7,88 грн на ДП «Придніпровська залізниця», 6,00 грн на ДП «Південна залізниця» та 6,88 грн на ДТГО «Південно-Західна залізниця». Наведене середнє значення у 3,1 рази або на 67,87 % менше значення за третім сценарієм (комерційною альтернативою) та у 2,2 рази або на 53,8 % менше значення за четвертим сценарієм (за квазісервісною альтернативою);

- мінімальною (як і за базовим сценарієм) є відносна вартість пасажиро-години. Вартість пасажиро-години за другим (і першим) сценарієм становить лише третину вартості робочого часу – 33,21 %, 29,83 % на ДП «Донецька залізниця», 26,16 % на ДТГО «Львівська залізниця», 31,67 % на ДП «Одеська залізниця», 40,26 % на ДП «Придніпровська залізниця», 30,65 % на ДП «Південна залізниця» та 35,15 % на ДТГО «Південно-Західна залізниця». При цьому за третім сценарієм вартість пасажиро-години на 3,35 % перевищує вартість робочого часу, а за четвертим становить 71,88 % від його величини (у 2,2 разів більше відносної оцінки за другим сценарієм);

- максимальне значення (разом із значеннями першого й четвертого сценаріїв) має кілометрична рухомість населення. Умови другого сценарію дозволяють підтримувати базовий рівень доступності пасажирських перевезень, а саме забезпечувати споживання кожною особою в середньому 1073 пас. км на рік;

- так саме найбільшим є коефіцієнт рухомості, згідно із значенням якого на 100 осіб наявного в Україні населення припадає в середньому 1060 поїздок на рік. Тобто окремий громадянин протягом року користується послугами залізничного транспорту від 10 до 11 разів.

Слід зауважити, що для споживачів комерційна альтернатива має зрозумілу перевагу лише за критерієм якості транспортних послуг.

На рівні *держави* на перший план виступає четвертий сценарій, а саме *квазісервісна альтернатива*, при цьому, як і на рівні споживачів, такий висновок є неоднозначним і здійснюється лише за кількість оптимальних значень показників.

Серед показників, що забезпечують оцінку соціально-економічної ефективності на рівні держави перший і другий сценарії мають по три оптимальних значення серед п'яти показників, третій сценарій – одне і лише четвертий налічує чотири оптимальних значення, серед яких крім вищезгаданих кілометричної рухомості та коефіцієнта рухомості населення слід вказати на:

- співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних надходжень до бюджету, яке за четвертим сценарієм становить 15,71 грн / тис. грн, перевищуючи значення показника за третім сценарієм на 1,15 грн / тис. грн (7,39 %), за другим – на 4,76 грн / тис. грн (43,47 %) та за першим – на 5,47 грн / тис. грн (53,57 %). При цьому необхідно звернути увагу на співставлення податкових надходжень і компенсацій за четвертим сценарієм, а саме підкреслити, що за статистично-евристичними оцінками загальна величина податкових надходжень до бюджету (5517391,9 тис. грн) у 1,9 разів або на 47,5 % перевищуватиме розмір компенсацій для підтримки сучасного рівня перевезень у соціальному сегменті (2896175,0 тис. грн);

- екологоефективність, величину якої встановлено на початковому етапі однаковою для першого, другого та четвертого сценаріїв з перевищенням рівня третього сценарію на 8,9 % або в 1,2 разів.

Настільки неоднозначні висновки щодо вибору умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту обумовлюють необхідність інтегрування узагальнень та визначення порівняльного рейтингу розглянутих стратегій в аспекті максимізації соціально-економічної ефективності в системі транспортного обслуговування населення.

На даний час описано різноманітний інструментарій *порівняльної рейтингової оцінки* підприємств, методичні основи якого висвітлюються у працях М. І. Баканова і А. Д. Шеремета [554], Т. Т. Дуди і І. В. Троца [196], Б. М. Литвина і М. В. Стельмаха [297], Н. П. Любушина [315], Є. В. Мниха [338], А. Д. Пчелинцева [419], Г. В. Савицької [451], А. О. Чайковского [537], А. В. Черепа [541], Ю. С. Цал-Цалко [533] та багатьох ін.

До методів рейтингової оцінки відносять метод суми місць, метод суми балів, таксонометричний метод, метод відстані до еталону [269, 289, 297, 533, 554, 556 та ін.], що ґрунтуються на різних розрахункових процедурах але спрямовані на розв’язання однієї задачі – встановлення *рейтингу* або за визначенням О. Устенка «оцінки, віднесення до певного класу, розряду або категорії за визначеними показниками» [204, Т. 3, с. 189].

Зазначені методи відрізняються за *елементами оцінки, способами визначення рейтингів та інтерпретацією отриманих результатів*. Розглядаючи за даною схемою кожен з методів порівняльної рейтингової оцінки слід звернути увагу, що:

1) *метод суми місць* передбачає впорядкування значень показників з використанням місць як елемента оцінки, розрахунок рейтингу за сумою отриманих елементів та застосування у якості критерію мінімальної величини рейтингу;

2) *метод суми балів* ґрунтується на стандартизованих оцінках (ς_{ij}), які залежно від напрямку оптимізації значень показників визначаються за

формулами: при $\varphi_{ij} \rightarrow \max$ – $\varsigma_{ij} = \frac{\varphi_{ij} - \varphi_j^{\min}}{\varphi_j^{\max} - \varphi_j^{\min}}$, при $\varphi_{ij} \rightarrow \min$ – $\varsigma_{ij} = 1 - \frac{\varphi_{ij} - \varphi_j^{\min}}{\varphi_j^{\max} - \varphi_j^{\min}}$, де j

– умовне позначення об’єкту дослідження (в даному випадку сценарію), далі на розрахунок рейтингу за сумом стандартизованих оцінок та застосуванні у якості критерію максимальної величини рейтингу;

3) за *таксонометричним методом* стандартизовані оцінки ураховують середні значення ($\overline{\varphi_j}$) та середні квадратичні відхилення (δ_j) й визначаються

за формулою: $\varepsilon_{ij} = \frac{\varphi_{ij} - \overline{\varphi_j}}{\delta_j}$, де $\overline{\varphi_j} = \frac{1}{m} \cdot \sum_{i=1}^m \varphi_{ij}$, а $\delta_j = \sqrt{\frac{1}{m} \cdot \sum_{i=1}^m (\varphi_{ij} - \overline{\varphi_j})^2}$ з подальшим застосуванням методу відстані до еталону;

4) *метод відстані* використовує у якості елементів розрахунку стандартизовані оцінки, визначені як піднесені у другу ступень відхилення від одиниці співвідношення значень показників з еталонними значеннями (залежно від напряму оптимізації мінімальні або максимальні): $\varepsilon_{ij} = \left(1 - \frac{\varphi_{ij}}{\varphi_j^{\text{додаєїї}}} \right)^2$, при цьому рейтинг розраховується як корінь квадратний із суми стандартизованих оцінок:

$$\sqrt{\sum_{i=1}^m \left(1 - \frac{\varphi_{ij}}{\varphi_j^{\text{додаєїї}}} \right)^2},$$

а критерієм вибору є максимальна величина рейтингу.

Розрахунок рейтингів за методом суми місць, методом суми балів, таксонометричним методом, методом відстані до еталону представлено у Додатку Д (табл. Д.1–Д.4).

Як свідчать результати дослідження висновки, отримані за методом відстані до еталону (методом М. І. Баканова і А. Д. Шеремета [554, с. 291]), радикально відрізняються від висновків за іншими методами. Методи суми місць, суми балів та таксонометричний обґрунтовують вибір четвертого сценарію з побудовою економічних відносин у сфері пасажироперевезень на принципах квазісервісності. Метод відстані до еталону свідчить на користь другого сценарію (базового з повним виконанням державних зобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення). Така різниця обумовлена локалізацію області застосування методу суми місць (у його класичному поданні) на випадках порівняння сукупності показників, що мають однаковий напрям оптимізації значень (або максимізацію, або мінімізацію). Проте у досліджуваній системі показників соціально-економічної ефективності критерії оптимізації різні.

Найбільш адекватним висуваємим вимогам вважається таксонометричний метод [12, 298, 381, 420], який дозволяє елімінувати неявну значимість показників, що виникає за рахунок їхньої різної варіації – кожен стовпець отриманої матриці являє собою вектор, координати якого в сумі дорівнюють нулю. Переваги таксономического методу детально розкриває польський вчений В. Плюта, який відзначає, що «більшість економічних явищ насправді характеризується безліччю різноманітних ознак, число яких нерідко досягає декількох десятків. У таких умовах проведення досліджень традиційними методами значно ускладнюється або стає просто неможливим» [381, с. 6]. Для вирішення таких завдань автор і пропонує використовувати метод таксономії.

Зважаючи на обґрунтованість таких висновків слід звернути увагу на порівняно складну методику виконання розрахунків за таксонометричним методом та наявність пропозицій щодо усунення недоліків методу відстані до еталону.

Зокрема урахувати узагальнення представлені у дослідженні А. Г. Бурди та В. В. Кочетова, згідно з якими «для стандартизації показників..., що мають негативну спрямованість..., запропонована і проведена стандартизація показників... за їх зворотними значеннями. При цьому розраховані зворотні значення показників..., а їх стандартизація проведена» за формулою (трансформовану з використанням прийнятих у табл. 5.2 позначень):

$$\varsigma_{ij} = \frac{\frac{1}{\varphi_{ij}}}{\max \frac{1}{\varphi_{ij}}} [40].$$

Проте методичний підхід А. Г. Бурди та В. В. Кочетова передбачає застосування двокрокової методики розрахунку:

- визначення зворотних значень і
- встановлення співвідношень зворотних значень з максимальними зворотними значеннями показників, що потребують мінімізації.

До однієї дії зводиться методика розрахунку при використанні запропонованого у четвертому розділі методу покрокової оптимізації [116, с. 188], згідно з яким мінімальні значення діляться на індивідуальні значення показників, що потребують мінімізації (табл. 5.5).

На формально рівні вказану дію можна представити як:

**Таблиця 5.5. Порівняльна рейтингова оцінка альтернатив методом відстані до еталону з урахуванням
методу зворотної дії**

Джерело: розроблено автором

Показник	Значення показника в умовах альтернативи				Критерій оптимальності	Еталонні значення показників	Значення показника, стандартизовані за методом зворотної дії в умовах альтернативи			
	першої	другої	третьої	четвертої			першої	другої	третьої	четвертої
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Індекс доходності										
Відсоток покриття (доходами витрат)	49,83	110,08	129,08	122,4	<i>max</i>	129,08	0,38604	0,8528	1	0,94809
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	58,14	128,44	161,11	142,8	<i>max</i>	161,11	0,360871	0,79722	1	0,88641
Рентабельність										
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)	-50,17	10,08	29,08	22,38	<i>max</i>	29,08	- 1,72524	0,34663	1	0,7696
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	-41,86	28,44	61,11	42,81	<i>max</i>	61,11	- 0,68499	0,46539	1	0,70054
Ефективність використання ресурсів										
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення	2258,5	2258,5	1717,9	2258,5	<i>max</i>	2258,5	1	1	0,76061	1
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого	60,33	133,29	150,14	148,2	<i>max</i>	150,14	0,401825	0,88777	1	0,98701
Якість транспортних послуг, %	52,3	67,2	97	82,1	<i>max</i>	97	0,539175	0,69278	1	0,84639

Продовження табл. 5.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень)), грн за одиницю якості	26,35	20,51	40,46	33,92	<i>min</i>	20,51	0,778368	1	0,50692	0,60466
Вартість пасажиро-години										
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн / год.	6,5	6,5	20,23	14,07	<i>min</i>	6,5	1	1	0,3213	0,46198
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), %	33,21	33,21	103,35	71,88	<i>min</i>	33,21	1	1	0,32134	0,46202
Транспортна рухомість, поїздок / 100 осіб	1060	1060	754	1060	<i>max</i>	1060	1	1	0,71132	1
Транспортна рухомість, пас. км / особу	1073	1073	816	1073	<i>max</i>	1073	1	1	0,76048	1
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн	1,93	1,93	3,91	3,9	<i>max</i>	3,91	0,493606	0,49361	1	0,99744
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн	10,23	10,95	14,56	15,71	<i>max</i>	15,71	0,651178	0,69701	0,90516	1
Екологоефективність	0,554	0,554	0,465	0,554	<i>max</i>	0,554	1	1	0,83935	1
Рейтингова оцінка							3,471164	1,10937	1,18047	0,95777
Місце							4	2	3	1

**Таблиця 5.6. Співставлення результатів порівняльної рейтингової оцінки альтернатив
за різними методами оцінювання**

Джерело: розроблено автором

Альтернатива	Метод суми місць		Метод суми балів		Таксонометричний метод		Метод відстані		Метод відстані з урахуванням методу зворотної дії	
	рейтингова оцінка	місце	рейтингова оцінка	місце	рейтингова оцінка	місце	рейтингова оцінка	місце	рейтингова оцінка	місце
<i>Перша</i> (базова)	44	3	6,707	4	7,453809	4	3,475764	4	3,471164	4
<i>Друга</i> (базова з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)	37	2	11,162	2	3,382703	2	1,109370	1	1,109370	2
<i>Третя</i> (комерційна альтернатива)	37	2	7,790	3	8,907508	3	3,17770	3	1,180470	3
<i>Четверта</i> (квазісервісна альтернатива)	32	1	12,340	1	2,635002	1	1,82258	2	0,957770	1
Критерій вибору	<i>min</i>		<i>max</i>		<i>min</i>		<i>min</i>		<i>min</i>	
Обрана альтернатива	<i>Четверта</i> (квазісервісна альтернатива)		<i>Четверта</i> (квазісервісна альтернатива)		<i>Четверта</i> (квазісервісна альтернатива)		<i>Друга</i> (базова з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)		<i>Четверта</i> (квазісервісна альтернатива)	

$$\varepsilon_{ij} = \varphi_j^{min} / \varphi_{ij}.$$

Перевірка методичного підходу, заснованого на методі диференціації (зворотної дії), засвідчила можливість отримання однакових результатів, як за цим методичним підходом, так і за методичним підходом, запропонованим А. Г. Бурдою та В. В. Кочетовим.

У підсумку сукупність значень показників соціально-економічної ефективності було оцінено за методом, який по суті є *методом відстані з урахуванням методу диференціації (зворотної дії)* (табл. 5.5).

Згідно з результатами порівняльної рейтингової оцінки значень показників соціально-економічної ефективності найкращим слід вважати четвертий сценарій, а саме квазісервісну альтернативу. Друге місце займає другий сценарій – базовий з повним виконання державних зобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення. Третє місце відводиться третьому сценарію або комерційній альтернативі. Що стосується чинних умов, які втілює перший (базовий) сценарій, то їх було визнано найгіршими.

5.4. Висновки до розділу 5

1. Ураховуючи, що під час транспортного обслуговування населення виникають та вимагають задоволення різні соціально-економічні інтереси виробників (підприємств пасажирського транспорту), споживачів (пасажирів та інших зацікавлених осіб) та держави і, як наслідок, постають та потребують досягнення різні цілі, що передусім зводяться до забезпечення економічної ефективності, набуття споживчої цінності та досягнення суспільної корисності, оцінку результативності будь-якої з зазначених альтернатив пропонується здійснювати за сукупністю критеріїв, що утворюють систему показників соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів.

2. Розрахунок кожного з показників соціально-економічної ефективності ґрунтується на різних (згідно з зазначеними інтересами та цілями) вимірниках ефектів, головними вимогами до визначення яких стає необхідність відображення відповідної мети (вимога показовості) та обов'язковість зміни за зміною умов (вимога варіативності). Внаслідок вагомості пасажирських залізничних перевезень дослідження локалізовано в межах економічної діяльності державних підприємств та державних територіально-галузових об'єднань залізничного транспорту з обслуговування пасажирів.

3. В роботі узагальнено методичні основи та розроблено практичні рекомендації щодо оцінки показників соціально-економічної ефективності в сфері пасажироперевезень.

4. Відповідно до результатів оцінювання на рівні виробників майже за всіма критеріями найкращою є третя з досліджуваних альтернатив – комерційна альтернатива. Комерційні принципи організації виробництва створюють умови для отримання найвищих значень індексу доходності, рентабельності та продуктивності праці. У випадку реалізації комерційної альтернативи економічна діяльність залізниць у сфері пасажироперевезень із збиткової перетворюється на прибуткову, проте у зв'язку із зменшенням обсягів обслуговування пасажирів погіршується інтенсивність використання шляхів сполучення.

5. На відміну від рівня виробників вибір альтернативи на рівні споживачів не чітко визначено, проте можна стверджувати, що найбільша кількість переваг характерна для базових умов з повним виконанням державних зобов'язань щодо надання компенсацій – друга альтернатива.

6. На рівні держави переваги отримує четверта – квазісервісна альтернатива, при цьому, як і на рівні споживачів, такий висновок є неоднозначним і здійснюється лише за кількість оптимальних значень показників.

7. Суперечливість висновків щодо вибору умов обслуговування пасажирів викликали необхідність інтегрування узагальнень та визначення

порівняльного рейтингу розглянутих альтернатив в аспекті максимізації соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів. Доведено, що для спрощення аналітичних процедур Парето-оптимального вирішення соціально-економічних завдань в оцінці умов діяльності підприємств пасажирського транспорту доцільно застосувати метод відстані з урахуванням диференціальної дії окремих параметрів. Результати порівняльної рейтингової оцінки значень показників соціально-економічної ефективності свідчать на користь четвертої (квазісервісної) альтернативи. Порівняно менший рейтинг мають базові умови з повним виконання державних зобов'язань щодо надання компенсацій, далі – комерційна альтернатива. Що стосується чинних умов (перша з альтернатив), то їх було визнано найгіршими.

ВИСНОВКИ

В роботі досліджені теоретико-методологічні та науково-методичні засади функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту на внутрішньому ринку транспортних послуг (ринку пасажирських перевезень) з урахуванням існуючих тенденцій та закономірностей, розвинуто понятійно-категоріальний апарат здійснення економічної діяльності з обслуговування пасажирів, закладено концептуальні засади забезпечення ефективної (беззбиткової) діяльності підприємств пасажирського транспорту, удосконалено методичні основи бізнес-планування, діагностики конкурентоспроможності послуг наданих пасажиром та обґрунтування рішень щодо розвитку діяльності підприємств у сфері пасажироперевезень.

Одержані в ході дослідження результати в сукупності вирішують актуальну науково-прикладну проблему, пов'язану з обґрунтуванням методологічних принципів та концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.

1. Встановлення лексичного значення та семантичної структури категорій, що розкривають роль і пояснюють специфіку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту в системі економічних відносин, надало можливість впорядкувати та розширити понятійно-категоріальний апарат обслуговування пасажирів. Відокремлення ознако-утворюючих і виробничо-формулюючих категорій, формування логіки взаємозв'язку термінів дозволило ув'язати базові поняття в систему взаємопов'язаних економічних категорій та узагальнити зміст сфери діяльності підприємств у понятті «сфера пасажироперевезень», специфіка якої полягає у виникненні не лише дуальних («споживач – виробник»), суто економічних, а й соціальних відносин (із залученням третьої сторони – держави) та відповідно у запровадженні у сфері

пасажироперевезень умов комерціалізації або соціалізації діяльності.

2. Дослідження тенденцій функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту загального користування в сучасних умовах господарювання засвідчили наявність у сфері пасажироперевезень порушень процесів відтворення, що підтверджується: підтримкою значної рухомості населення (146 поїздок або 2,8 тис. пас. км на одного мешканця на рік) на фоні економічної розбалансованості (втрати частки валової доданої вартості внаслідок збитковості діяльності) та прискореного зростання проміжного споживання (порівняно із зростанням валової доданої вартості). Проведений статистико-аналітичний огляд закономірностей зміни економічних показників дозволив охарактеризувати відтворювальні процеси (як такі, що мають здебільшого деструктивний характер з посиленням негативних тенденцій у часі) та обумовив можливість подальшого уточнення змісту досліджуваної проблеми через поняття економічної рівноваги (забезпечення умов економічної діяльності, за якими відбувається перехід від одного врівноваженого стану до іншого без порушення процесів відтворення).

3. Дослідження визначень поняття економічної рівноваги дозволило виділити теоретичну та методичну складові його утворення та охарактеризувати економічну рівновагу сфери пасажироперевезень як стан взаємного погашення впливу різноспрямованих факторів із збереженням і відтворенням сукупності економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та супутнім обслуговуванням пасажирів (теоретична складова), та дотриманням Парето-оптимальних пропорцій у формуванні організаційно-економічного потенціалу підприємств пасажирського транспорту і користувачів транспортних послуг (методична складова).

4. Пошук напрямів подолання порушень відтворювальних процесів та забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту дозволив з'ясувати, що, по-перше, на сьогодні не отримала свого вирішення низка питань як концептуального, так і методичного характеру щодо формування у сфері пасажироперевезень умов господарювання адекватних

сучасним вимогам реалізації соціально-економічних завдань, по-друге, необхідність комплексного вирішення соціальних та економічних завдань спонукає до розв'язання проблеми забезпечення ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту поза межами задачі індивідуального вибору з позицій вибору колективного та обґрунтовує пошук умов досягнення економічної рівноваги з позицій Парето-оптимальності.

5. Застосування запропонованого науково-методичного підходу, що ґрунтується на інтерпретації базових положень концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки в контексті обслуговування пасажирів, дозволило виявити суперечливі вимоги щодо обсягів, вартості та якості перевезень (індивідуальне споживання (персоніфікація послуг) або масове надання (загальне транспортне обслуговування населення), повноплатність (збільшення грошових потоків перевізників) або пільгове придбання (доступність споживання), комплексне обслуговування з підвищенням вимог до швидкості, комфорту та додаткового сервісу або суспільно-достатня якості, без створення виключних умов споживання для кожного користувача) та обґрунтувати необхідність відокремлення на підприємствах пасажирського транспорту загального користування діяльності, що здійснюється для вирішення комерційних та соціальних завдань.

6. Виявлення суперечливих вимог до обслуговування пасажирів обумовило необхідність формулювання сукупності запитань щодо характеру діяльності у сфері пасажироперевезень та надало можливість обґрунтувати методологічні принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту. Визначення вихідних теоретичних положень організації діяльності у сфері пасажироперевезень дозволило сформулювати системне уявлення про правила поведінки соціально-економічних суб'єктів при комерціалізації та соціалізації відносин, дотримання яких сприятиме відновленню відтворювальних процесів та сталому розвитку перевізників.

7. На основі концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки з урахуванням сформульованих методологічних принципів обґрунтовано

концепцію квазісервісності, якою передбачено суспільно необхідне за обсягом і якістю та економічно вигідне перевізникам обслуговування пасажирів у змішаній системі «споживач – виробник – держава» з одночасним наданням комерційних (у площині «споживач – виробник») і соціальних послуг (у площині «споживач – виробник – держава» або «держава – споживач – виробник»). Нова цілісна наукова концепція, представлена у вигляді тривимірної моделі, передбачає формування умов обслуговування пасажирів за критерієм Парето-оптимальності та закладає концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, дозволяє розмежувати діяльність підприємств, диференціювати вид обслуговування та умови надання послуг пасажиром: у площині «споживач – виробник» передбачає індивідуальне (персоніфіковане) обслуговування за умовами повноплатності, у площині «держава – споживач – виробник» – обслуговування пільгове (виняткове) з підтримкою споживачів та дією соціальних пільг, у площині «споживач – виробник – держава» – масове суспільно-достатнє обслуговування з встановленням базових властивостей послуг та підтримкою виробників.

8. З метою реалізації концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту розроблено алгоритм прийняття рішень щодо перевізної діяльності та обслуговування пасажирів, що формується на основі циклічного узгодження інтересів та причинно-наслідкової логіці, яка передбачає перехід від персоніфікованого обслуговування за комерційними умовами до надання стандартних і далі пільгових послуг за умовами Парето-оптимальності у випадку незадоволення соціальних потреб. Розроблена причинно-наслідкова модель дозволяє диференціювати економічну діяльність підприємств пасажирського транспорту та здійснювати соціальне обслуговування у доповнення до комерційного з розподілом економічної відповідальності між суб'єктами економічних відносин.

9. Виходячи з концептуальних засад та механізму прийняття рішень, що

ґрунтуються на встановлених методологічних принципах забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, побудовано детерміновану факторну модель грошових надходжень, що передбачає урахування економічних показників (обсягів, вартості та структури перевезень) у системі повноплатного та пільгового обслуговування пасажирів та є засобом збалансування результатів діяльності в інтересах перевізників, також запропоновано показник оцінки вартості вигод споживача, що дозволяє зіставляти послуги за вартістю споживання одиниці вигод (цінності) і є інструментом діагностики їхньої конкурентоспроможності та засобом збалансування результатів діяльності в інтересах пасажирів.

10.3 метою обґрунтування сум відшкодування перевізникам частини вартості пасажирських перевезень нижчої за собівартість детерміновану факторну модель компенсацій побудовано з урахуванням відносної оцінки пільг споживачів та частки бюджетних відшкодувань, визначеної, виходячи, з інфраструктурної складової тарифу. Фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів дозволяє встановлювати суму зовнішнього покриття втрат перевізників на підставі показників, рівень яких регулюється державою, не залежить від рішень суб'єктів господарювання, а отже, значною мірою об'єктивний. Побудована таким чином детермінована факторна модель компенсацій може бути використана як засіб збалансування результатів діяльності підприємств пасажирського транспорту з урахуванням інтересів держави.

11. При прийнятті рішень стосовно меж комерціалізації і соціалізації діяльності та характеру обслуговування пасажирів запропоновано використовувати метод аналізу ієрархій. Декомпозиція проблеми за методом аналізу ієрархій дозволила сформулювати теоретичні положення методичного підходу до впорядкування соціально-економічних пріоритетів та формування узагальнених альтернативних варіантів розвитку економічної діяльності у сфері пасажироперевезень, а їхня апробація довела необхідність орієнтування виробничих процесів у напрямі комплексного обслуговування за умовами

повноплатності при індивідуальному та масовому перевезенні пасажирів, а також засвідчила відносно меншу вагомість суспільно-достатньої якості та надання послуг за пільговими умовами.

12.3 метою проведення комплексного дослідження ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту запропоновано використовувати сукупність ключових показників ефективності, визначену з позицій узгодження соціально-економічних вимог та виходячи з необхідності задоволення інтересів різних суб'єктів сфери пасажироперевезень. Як наслідок при визначенні соціально-економічної ефективності було передбачено оцінку: з позицій виробників (за показниками індексу доходності (покриття доходами витрат), рентабельності та ефективності використання ресурсів), споживачів (за рівнем якості транспортних послуг, вартістю вигід споживача, відносною вартістю пасажиро-години та ступенем транспортної рухомості населення), держави (за часткою вартості пасажироперевезень у загальному обсязі виробництва, співвідношенням податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних відрахувань, екологоефективністю). Результати оцінювання альтернатив за показниками соціально-економічної ефективності засвідчили, що з позицій перевізників найкращою є комерційна альтернатива, з позицій пасажирів більшість переваг мають базові умови при наданні компенсацій у повному обсязі, з позицій держави – квазісервісна альтернатива.

13. Оцінку соціально-економічної ефективності здійснено з використанням двох методичних підходів: статистично-евристичного – на етапі визначення вихідних даних для розрахунку показників ефективності та теоретико-експериментального – при встановленні значень показників ефективності за різних умов функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту, що дозволило дослідити наслідки реалізації альтернативних варіантів розвитку економічної діяльності у сфері пасажироперевезень. Здійснення порівняльної рейтингової оцінки з урахуванням диференціальної дії окремих параметрів дозволило за спрощеною

аналітичною процедурою обґрунтувати вибір альтернативи, що у найбільшому ступені задовольняє умові Парето-оптимального вирішення соціально-економічних завдань. Таким чином, було теоретично доведено та підтверджено результатами розрахунків, що встановлені методологічні принципи та обґрунтовані концептуальні засади, відповідаючи сучасним тенденціям розвитку економічних відносин, задовольняють інтереси різних суб'єктів сфери пасажироперевезень, забезпечують ефективну діяльність підприємств пасажирського транспорту та закладають науково-прикладні основи відновлення процесів відтворення в умовах соціально орієнтованої економіки.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ

1. *Акимов Д. И.* Основные типы социального маркетинга / И. Д. Акимов. – Центр исследований МАРТИС «Золотая фортуна». – 26 с.
2. *Аксенов И. М.* Решение проблем в системе «пассажирские перевозки» на основе коэволюционной стратегии / И. М. Аксенов, Е. М. Разумова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2014. – № 39. – С. 11–18.
3. *Аксенов И. М.* Эффективность пассажирских железнодорожных перевозок: Монография / И. М. Аксенов. – К.: Транспорт Украины, 2004. – 284 с.
4. *Аксёнов І. М.* Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України: Дис... д. е. н.: 08.00.03 / Аксёнов Іван Михайлович; УкрДАЗТ Мінтрансв'язку України. – Харків, 2008. – 330 с.
5. *Александров И. А.* Метод оценки конкурентоспособности промышленной продукции с учетом экономического фактора / И. А. Александров, А. Ф. Бурук // Наукові праці ДонНТУ. – Сер. Економічна. – Вип. 33-1. – 2008. – С. 90–98.
6. *Александрова О. А.* Институциональные основы становления социального государства в современной России: автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Александрова Ольга Аркадьевна. – М., 2009. – 48 с.
7. *Аналітична записка щодо проекту Державної програми реформування залізничного транспорту України.* – К.: Мін-во тр-ту та зв'язку Укр., 2008. – 156 с.
8. *Ананьин О. И.* Онтологические предпосылки экономических теорий / О. И. Ананьин. – М.: Институт экономики РАН, 2013. – 50 с. [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://inecon.org/docs/Ananyin.pdf>.
9. *Ананьин О. И.* Онтологические предпосылки экономических теорий / О. И. Ананьин. – М.: Институт экономики РАН, 2011. – 168 с.
10. *Андрейчиков А. В., Андрейчикова О. Н.* Анализ, синтез, планирование решений в экономике / А. В. Андрейчиков, О. Н. Андрейчикова. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 368 с.

11. *Антикризові заходи реформування КП «Київпастрас»* – 2015 р. Внутрішній управлінський аудит. Період проведення: серпень–грудень 2014 р. – 28 с.
12. *Артемяева Г. С.* Проблемы оценки рейтингов корпоративного управления и кредитоспособности телекоммуникационных компаний / Г. С. Артемяева, К. Н. Петрухина // Технологии информационного общества. – 2001. – № 12. – С. 8–10.
13. *Артим-Дрогомирецька З.* Моделювання рейтингової оцінки фінансового стану підприємств / З. Артим-Дрогомирецька // Формування ринкової економіки в Україні. – 2008. – Вип. 18. – С. 238–244 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://lnu.edu.ua/faculty/ekonom/Form_Rynk_Econ/2008_18/Artym-Drogomuretska.pdf
14. *Атамас П. Й.* Управлінський облік / П. Й.Атамас. – К.: Центр учбової літератури, 2009. – 440 с.
15. *Аулін В. В.* Диференціальна та інтегральна оцінка рівня якості транспортного обслуговування пасажирів в ринкових умовах / В. В. Аулін, Д. В. Голуб // Вісник СНУ ім. Володимира Даля. – 2012. – № 9 (180). – Частина 1 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/vsunu/2012_9_1/aulin.pdf.
16. *Багиев Г. Л.* Организация предпринимательской деятельности: Учебное пособие / Г. Л. Багиев, [А. Н. Асаул](#); Под общей ред. проф. Г. Л. Багиева. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2001. – 231 с.
17. *Базиліук А. В.* Тарифоутворення у сфері пасажирських перевезень: Монографія / А. В. Базиліук, Я. Я. Назаренко. – К.: НТУ, 2010. – 197 с.
18. *Бакаев А. А.* Экономико-математическое моделирование развития транспортных систем / А. А. Бакаев, В. И. Гриценко, Л. И. Бажан, В. И. Панченко. – К.: Наукова думка, 1991. – 151 с.
19. *Бакаєв О. О.* Макроекономічне моделювання економічного розвитку України: Монографія / О. О. Бакаєв, Т. Г. Кравченко, Т. А. Мукмінова. – К.: Транспорт України, 2004. – 124 с.
20. *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.
21. *Бакалінський О. В.* Маркетингове забезпечення впровадження перспективних видів залізничного рухомого складу: Монографія / О. В. Бакалінський. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 268 с.
 22. *Бакалінський О. В.* Як пасажир оцінює якість обслуговування детермінанти якості сервісу у моделях ставлення пасажирів залізниць до обслуговування / О. В. Бакалінський // Маркетинг в Україні. – № 5–6. – 2011. – С. 20–28.
 23. *Балака Є. І.* Визначення собівартості та тарифів на приміські залізничні пасажирські перевезення / Є. І. Балака, О. В. Семенцова, О. Л. Васильєв // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – 2007. – Вип. 16. – С. 214–220.
 24. *Бараш Ю. С.* Управління залізничним транспортом країни: Монографія / Ю. С. Бараш. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – 252 с.
 25. *Бахтизин А. Р.* Гибридные методы моделирования общего экономического равновесия с использованием агент-ориентированных моделей: автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.13 / Альберт Рауфович Бахтизин. – М., 2008. – 45 с.
 26. *Башнянин Г. І.* Політична економія / Г. І. Башнянин, П. Ю. Лазур, В. С. Медведев. – К.: Ніка-Центр Ельга, 2000. – 516 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://fk-11-3z.at.ua/_ld/0/16__-.pdf
 27. *Беленький М. Н.* Экономика пассажирских перевозок / М. Н. Беленький. – М.: Транспорт, 1974. – 272 с.
 28. *Белл Д.* Грядущее постиндустриальное общество. Опыт социального прогнозирования / Пер. с англ. – М.: Academia, 1999. – 956 с.
 29. *Белов И. В.* Экономическая теория транспорта в СССР: исторический опыт, современные проблемы и решения, взгляд в будущее / И. В. Белов, В. А. Персианов. – М.: Транспорт. 1993. – 415 с.
 30. *Белорусь и страны мира: Статистический сборник.* – Минск: Национальный статистический комитет Республики Беларусь, 2011. – 270

с.

31. *Белов О. В.* Методичні підходи до оцінки рівня конкурентоспроможності торговельного підприємства / О. В. Белов, Л. М. Кириченко // Науковий вісник Ужгородського університету. – 2011. – С. 18–25 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.nbuu.gov.ua/portal/natural/Nvuu/Ekon/2011_33_sv1/SOURCE/4.pdf.
32. *Біла книга Європейської Комісії. План розвитку єдиного європейського транспортного простору – на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи (COM (2011). – 43 с.* [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.transport-ukraine.eu/sites/default/files/white_book_transport_2050_ukr_0.pdf
33. *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.
34. *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.
35. *Богомолова Н. І.* Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень: Монографія / Н. І. Богомолова. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
36. *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.
37. *Большая советская энциклопедия: В 30 т. – М.: «Советская энциклопедия», 1969-1978.* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://slovari.yandex.ru/>
38. *Большая энциклопедия транспорта: В 8 т. – Т. 4. Железнодорожный транспорт / Главный редактор Н. С. Конарев. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. – 1039 с.*
39. *Борданов С. В.* Міжнародні пасажирські перевезення в контексті інтеграції

- України до світового господарства: Дис... к. е. н.: 08.05.01 / Борданов Сергій Вікторович; ДНУ. – Донецьк, 2005. – 234 с.
40. Бурда А. Г. Рейтинговая оценка конкурентоспособности кондитерских предприятий / А. Г. Бурда, В. В. Кочетов // Научный электронный журнал КубГАУ. – 2006. – № 01(17) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ej.kubagro.ru/2006/01/17/p17.asp>
41. Бурда М. Макроэкономика – Европейский текст / М. [Бурда](#), [Ч. Виплош](#). – М. Изд-во «Судостроение», 1997. – 544 с.
42. Бурланков С. П. Техничко-економические методы оценки конкурентоспособности предприятий и продукции / С. П. Бурланков, И. Е. Ильина, Д. И. Долгов, А. Е. Скворцов // [Електронний ресурс]: <http://cyberleninka.ru/article/n/tehniko-ekonomicheskie-metody-otsenki-konkurentosposobnosti-predpriyatiya-i-produktsii>.
43. Бюджетний кодекс України від 08.07.2010 № 2456-VI [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2456-17>
44. Валовий внутрішній продукт у 2012 р.: Статистична інформація: Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
45. Валовий внутрішній продукт у 2013 р.: Експрес-випуск Державної служби статистики України: Статистика транспорту [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
46. Валовий внутрішній продукт і валовий національний дохід України: Експрес выпуск Держстату у 2012 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
47. Вальрас Л. Элементы чистой политической экономии. – М.: Изограф, 2000. – 448 с.
48. Василенко Т. Є. Управління якістю послуг пасажирських підприємств автомобільного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Василенко Тетяна Євгенівна: УкрДАЗТ. – Київ, 2006. – 247 с.
49. 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.

50. *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.
51. *Величко В. В.* Економічна стабільність міського пасажирського транспорту в умовах турбулентної економіки / В. В. Величко, О. В. Димченко, А. С. Стецюра // Комунальне господарство міст. – 2014. – Вип. 117. – С. 80–83.
52. *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.
53. *Вернадский В. И.* Биосфера и ноосфера / В. И. Вернадский; предисловие З. К. Баландина. – М.: Айрис-пресс, 2008. – 576 с.
54. [Виконання Державного бюджету](http://treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=175372) 3 квартал 2012 р.: Державна казначейська служба України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://treasury.gov.ua/main/uk/doccatalog/list?currDir=175372>.
55. *Виноградова К. О.* Построение инновационного профиля развития регионов / К. О. Виноградова, А. В. Поляков // Научные ведомости Белгородского государственного университета. – Сер. История. Политология. Экономика. Информатика. – 2008. – Том. 6. – № 2. – С. 230–237.
56. *Випуск товарів та послуг і валова додана вартість за видами економічної діяльності за 2012 р.:* Статистична інформація: Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
57. *Виробництво та розподіл валового внутрішнього продукту за видами економічної діяльності* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
58. *Висоцька І. І.* Управління витратами авіакомпаній при здійсненні регулярних внутрішніх пасажирських перевезень: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Висоцька Ірина Іванівна; НАУ. – К., 2009. – 20 с.
59. *Витрати і ресурси домогосподарств України у I кварталі 2012 року (за даними вибіркового обстеження умов життя домогосподарств України)* // Статистичний бюлетень. – К.: Державна служба статистики України. – 2012. –

60. *Відбулося підвищення тарифу на пасажирські перевезення* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://pavlograd-official.org/news/vidbulosya-pidvishhennya-tarifu-na-pasazhirski-perevezennya.html>
61. *Владиславлев Д. Н.* Конкуренция и эффективность рынка трансакционных услуг: Монография / Д. Н. Владиславлев. – М.: Креативная экономика, 2012. – 288 с.
62. *Вовк А. А.* Оценка эффективности транспортного производства и результатов ее роста: Монография / А. А. Вовк. – М.: Крома, 2000. – 295 с.
63. *Войе Х.* Рыночная экономика / Х. Войе, У. Якобсон. – М.: Внесторгиздат, 1991. – 287 с.
64. *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.
65. *Волкодаева М. В.* Научно-методические основы оценки воздействия автотранспорта на атмосферный воздух: автореф. дис. ... докт. техн. наук: 25.00.36. – М., 2009. – 40 с.
66. *Воробьев Е. В.* Стратегический анализ конкурентоспособности продукции / Е. В. Воробьев // Российское предпринимательство. – [№ 2. – Вып. 1 \(105\). – 2008.](#) – С. 119–123.
67. *Гасанов Э.* Структура информационной экономики и ее основные функции / Э. Гасанов // Вестник ХГФЭП, 2005. – С. 14–29.
68. *Геец В.* Программные методы управления в бюджетном процессе Украины / В. Геец // Общество и экономика. – 2007. – № 11–12. – С. 138–151.
69. *Геєць В. М.* Інноваційні перспективи України: Монографія / В. М. Геєць, В. П. Семиноженко. – Харків: Константа, 2006. – 272 с.
70. *Геєць В. М.* Характер перехідних процесів до економіки знань / В. М. Геєць // Економіка України. – 2004. – № 4. – С. 4–14.
71. *Гибшман А. Е.* Определение экономической эффективности проектных решений на железнодорожном транспорте / А. Е. Гибшман. 2-е изд., перерабю и доп. – М.: Наука, 1985. – 239 с.
72. *Гірничий Закон України.* Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999,

- № 50, ст.433 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
73. *Глазьев С. Ю.* Теория долгосрочного технико-экономического развития. – М.: ВладДар, 1993. – 310 с.
74. *Гожий О.* Побудова СППР на основі методів багатоцільового прийняття рішень / О. Гожий [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/natural/Vnulp/ISM/2011_715/09.pdf.
75. *Голодец Б. М.* Современная концепция социального маркетингу // Маркетинг в России и за рубежом. – 2001. – № 6. – С. 46–50.
76. *Голосков В. Н.* Инновационная логистика в реформировании и развитии сферы услуг пассажирского железнодорожного транспорта: монография. – М.: Издательство «Креативная экономика», 2008. – 424 с.
77. *Гордин В. Э.* Социальная политика и социальный маркетинг / В.Э. Гордин. – СПб., 2003. – 156 с.
78. *Городецька Т. Е.* Оподаткування в системі факторів макроекономічної рівноваги в умовах ринкової трансформації: дис.... канд. екон. наук: 08.01.01 / Городецька Тетяна Едуардівна. – Х., 2008. – 207 с.
79. *Господарський кодекс України із змінами і доповненнями* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>.
80. *Грабельников В. А.* Система міського пасажирського транспорту як об'єкт управління / В. А. Грабельников // Наукові праці. Державне управління. – Випуск 182. Том 194. – 2012. – С. 118–122.
81. *Грахова Е. А.* Социальные льготы: механизм и логика предоставления. «Монетизация» льгот [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://lab.obninsk.ru/articles.php?htmlfile=grakhova-01-1.htm>.
82. *Григорьева А. А.* Автоматизированный мониторинг конкурентоспособности инновационной машиностроительной продукции: Монография / А. А. Григорьева, Г. О. Тациян, А. П. Григорьева. – Томск: Изд-во Томского политехнического университета, 2011. – 231 с.
83. *Гриффитс А.* Экономика для бизнеса и менеджмента / А. Гриффитс, У. Стюарт; пер. с англ. Я. И. Невмержицкого. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2007. – 944 с.

84. *Громов Н. Н.* Управление на транспорте: Учеб. для вузов / Н. Н. Громов, В. А. Персианов. – М.: Транспорт, 1990. – 336 с.
85. *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.
86. *Громуле В.* Система мониторинга качества услуг автовокзала для реализации концепции пассажирского логистического центра в мультимодальной транспортной системе: автореф. дис.... д-ра инж. наук: направление «Транспорт и логистика» / Громуле Вайра. – Рига: Институт транспорта и связи, 2010. – 50 с.
87. *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.
88. *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.
89. *Гудкова В. П.* Багатоаспектне призначення залізничних вокзалів в контексті квазісервісних домінант ефективного функціонування й розвитку / В. П. Гудкова, А. А. Самохіна // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 27. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 88–97.
90. *Гудкова В. П.* Визначення приміських пасажиропотоків / П. О. Яновський, В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЕКУЗТ 2006: Материалы Международной научно-практической конференции (г. Судак). – К.: КУЭТТ, 2006. – С. 30–32.
91. *Гудкова В. П.* Возможности бизнес-моделирования в социальных сферах экономической деятельности / В. П. Гудкова // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – 2013. – С. 29–34.
92. *Гудкова В. П.* Вплив стану економіки на обсяги транспортної роботи

- залізниць / Є. М. Сич, П. О. Яновський, В. П. Гудкова, Т. В. Кравець // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 59–70.
93. Гудкова В. П. Впорядкування соціально-економічних пріоритетів в системі транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Економічний часопис – XXI. – № 3–4. – 2013. – С. 68–70.
94. Гудкова В. П. Врегулювання взаємовідносин з державою як основа розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту / В. П. Гудкова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте. – ЭКУЖТ, 2010: Тезисы докладов V Международной научной конференции. – Д.: ДНУЖТ, 2010. – С. 166–167.
95. Гудкова В. П. Генезис структур управління пасажирськими перевезеннями на залізницях України / В. П. Гудкова // Проблеми економіки транспорту. III Міжнародна наукова конференція. Тези доповідей. – Дніпропетровськ: ДПТ, 2003. – С. 73–74.
96. Гудкова В. П. Государственное регулирование пассажирских перевозок / В. П. Гудкова // Экономика железных дорог. – № 4. – 2013. – С. 76–84.
97. Гудкова В. П. Діагностика стану та тенденцій розвитку ринку пасажирських перевезень / В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 21–22. – Ч. 1. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 281–296.
98. Гудкова В. П. Економічні особливості побудови національної системи соціальних пільг / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 17. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 262–273.
99. Гудкова В. П. Економічні умови формування системи соціальних пільг в Україні / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. – Сер. «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 87–88.

100. Гудкова В. П. Ефективність впровадження швидкісного руху на залізницях України / В. І. Пасічник, В. П. Гудкова, М. А. Демченко // Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України: Збірник тез науково-практичної конференції викладачів, аспірантів і магістрів ДЕТУТ, 23–23 лютого 2012 р., м. Київ. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 68–69.
101. Гудкова В. П. Загальні принципи формування економічних відносин в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Актуальні проблеми економіки і управління в сучасних соціально-економічних умовах: Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної інтернет-конференції, 2–3 жовтня 2012 р., м. Дніпропетровськ. – Дніпропетровськ: Герда, 2012. – С. 12–14.
102. Гудкова В. П. Закономірності економічного розвитку сфери додаткового обслуговування пасажирів / В. П. Гудкова // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 6. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 158–169.
103. 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». – Вип. 20. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 78–91.
104. Гудкова В. П. Залізничні перевезення як складова системи соціальної взаємодії / В. П. Гудкова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте ЭКУЖТ 2009: Тезисы докладов IV Международной научной конференции. – Интернет-конференция 21–30 декабря 2009 // [Режим доступа] <http://2009.ekuzt.gov.ua/sekcziya-3-lekonomika-zheleznodorozhnogo-transportar/200--gudkova-vp.html>
105. Гудкова В. П. Збалансування соціально-економічних зв'язків в системі транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Вісник економіки транспорту і промисловості, УкрДАЗТ. – № 40. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 92–97.
106. Гудкова В. П. Зовнішні витрати функціонування пасажирського транспорту / В. П. Гудкова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Шестой Международной научно-практической конференции ЭКУЖДТ 2011, 12–21 декабря 2011, г.

- Судак. – К.: ГЭТУТ, 2011. – С. 279–280.
107. Гудкова В. П. Ідеологія квазісервісного врівноваження в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Економіка і держава. – № 1. – 2013. – С. 32–34.
108. Гудкова В. П. Індикатори перспектив галузевого економічного зростання / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 16. – К.: ДЕТУТ, 2010. – С. 6–12.
109. Гудкова В. П. Інформаційне середовище розробки і прийняття управлінських рішень з перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління: Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції. – Серія «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ, 2008. – С. 78–79.
110. Гудкова В. П. Інформаційно-аналітичне середовище прийняття підприємством соціальних маркетингових рішень / В. П. Гудкова // Економічна теорія: еволюція парадигми та революційні гіпотези: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції 2015, 27–28 березня 2015, м. Київ. – К.: ДЕТУТ, 2015. – С. 49–50.
111. Гудкова В. П. Квазісервісне врівноваження сфери перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Теорія і практика управління економічним розвитком: Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, 22–24 листопада 2012, м. Київ. – Т. 3. – Донецьк: ТОВ «Фирма «Друк-Инфо», 2012. – С. 24–26.
112. Гудкова В. П. Класифікація додаткових послуг пасажирів / В. П. Гудкова, М. С.Цимбал // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. другої наук.-практ. конференції. – Частина 2. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 80–81.
113. Гудкова В. П. Критерии сегментации рынка пассажирских перевозок / В. П. Гудкова // Вестник транспорта Поволжья. – № 2 (38). – 2013. – С. 6–10.
114. Гудкова В. П. Логістичний підхід в управлінні пасажирськими залізничними перевезеннями / В. П. Гудкова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту: Тези

- доповідей науково-практична конференція, м. Сімферополь, 08–09 жовтня 2008 р. – К.: ДАТУ, 2008. – С. 71–72.
115. Гудкова В. П. Методичні прийоми інформаційного забезпечення управління пасажирськими залізничними перевезеннями / В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Зб. наук. праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 10. – К.: ДЕТУТ, 2007. – С. 70–78.
116. Гудкова В. П. Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: Монографія / В. П. Гудкова. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 291 с.
117. Гудкова В. П. Механизмы управления социально-экономическими процессами в сфере перевозки пассажиров / В. П. Гудкова // Безопасность движения поездов: Научно-практическая конференция, 18–19 октября 2012, г. Москва (Россия). – С. XIV-92–XIV-94.
118. Гудкова В. П. Механізм взаємодії як основа транспортного розвитку / В. П. Гудкова, В. П. Гудков // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – К.: ДЕТУТ, 2009. – С. 14–20.
119. Гудкова В. П. Негативні екстерналії системи пасажирських перевезень / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 18. – Том 2. – К.: ДЕТУТ, 2011. – С. 5–12.
120. Гудкова В. П. Необхідність категоризації сфери пасажироперевезень в умовах формування цільової моделі транспортного ринку / В. П. Гудкова // Шляхи та напрями структурної реформи залізничного транспорту України: Збірник тез науково-практичної конференції викладачів, аспірантів і магістрів ДЕТУТ, 23–23 лютого 2012 р., м. Київ. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 31–32.
121. Гудкова В. П. Об'єкти державного регулювання у сфері пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Проблемы государственного регулирования железнодорожного транспорта: ГОРЖЕТ 2012: Материалы Международной научно-практической конференции, 28, 29 мая 2012, г. Одесса. – К.: ГЭТУТ, 2012. – С. 65–67.

122. Гудкова В. П. Обґрунтування методології визначення пріоритетів соціально-економічного врівноваження / В. П. Гудкова // Проблемы экономики, менеджмента и логистики различных видов транспорта: Материали VI Международной научно-практической конференции, 11, 12 апреля 2013 г., г. Киев. – 2013. – С. 64–66.
123. Гудкова В. П. Обґрунтування тарифів на пасажирські залізничні перевезення / В. П. Гудкова // Информационно-управляющие системы на железнодорожном транспорте, 2003. – № 2. – С. 51–55.
124. Гудкова В. П. Определение качества пассажирских железнодорожных перевозок / В. П. Гудкова, А. М. Гудков // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Сер. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2002. – Вип. 1–2. – С. 105–111.
125. Гудкова В. П. Основні напрями підвищення ефективності пасажирських залізничних перевезень / В. П. Гудкова // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 3. – К.: КУЕТТ, 2003. – С. 81–86.
126. Гудкова В. П. Особливості загальноекономічного зростання в сфері пасажирських перевезень / В. П. Гудкова // Перспективные компьютерные, управляющие и телекоммуникационные системы для железных дорог Украины: Материали 25-й международной конференции, 24–29 сентября 2012 р., м. Алушта. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 24–26.
127. Гудкова В. П. Особливості пасажирського транспорту як сфери обслуговування населення / В. П. Гудкова // Проблемы экономики транспорта: Тезисы докладов X Международной научной конференции, 26, 27 апреля 2012, г. Днепропетровск. – Д.: ДНУЗТ, 2012. – С. 41–42.
128. Гудкова В. П. Особливості функціонування пасажирського комплексу залізниць / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. першої наук.-практ. конференції. – Серія «Економіка і управління». – К.: КУЕТТ, 2005. – С. 59–60.
129. Гудкова В. П. Підвищення ефективності пасажирських перевезень на залізничному транспорті / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і

- управління: Тези доп. першої наук.-практ. конференції. – Частина 2. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2003. – С. 80–81.
130. Гудкова В. П. Покрокова оптимізація транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Матеріали за IX научна практична конференція «Бъдещите изследвания – 2013: 17–25 февруари 2013». – 2013. Том 7. Икономики. София. «Бял ГРАД-БГ» ООД. – С. 10–12.
131. Гудкова В. П. Понятійно-категоріальний апарат сучасної теорії пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Вісник економіки транспорту і промисловості, УкрДАЗТ. – № 39. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 104–109.
132. Гудкова В. П. Принципи формування економічних відносин в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова, М. М. Крюков // Економіка і регіон. – № 6 (37). – 2012. – С. 61–65.
133. Гудкова В. П. Пріоритети соціально-економічного збалансування суспільно-транспортних інтересів / В. П. Гудкова // Бізнес Інформ. – 2013. – № 4. – С. 216–220.
134. Гудкова В. П. Проблематика зарубіжних досліджень у сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 17–23.
135. Гудкова В. П. Проблеми врегулювання соціально-економічних суперечностей при перевезенні пасажирів / В. П. Гудкова // Трансформаційні процеси в економіці держави та регіонів: Збірник матеріалів VII Міжнародної науково-практичної конференції, 18–19 жовтня 2012 р., м. Запоріжжя. – Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2012. – С. 34–36.
136. Гудкова В. П. Проблеми наукового пізнання розвитку пасажирських залізничних перевезень / В. П. Гудкова, О. В. Громова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту: Тези доповідей науково-практична конференція, м. Львів, 15–18 вересня 2009 р. – К.: ДАТУ, 2009. – С. 83–85.
137. Гудкова В. П. Проблеми перевезення пасажирів в еволюційному контексті / В. П. Гудкова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту

- пасажирських перевезень на залізничному транспорту: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, 18–20 вересня 2012 р., м. Харків. – К.: ДАЗТУ, 2012. – С. 88–90.
138. Гудкова В. П. Проблеми формування соціально-економічних механізмів в сфері пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки»: науковий збірник. – Чернігів: ЧДТУ, 2012. – № 3 (60). – С. 132–137.
139. Гудкова В. П. Система фінансово-економічних відносин на залізничному транспорті / Н. М. Крихтіна, В. П. Гудкова, К. В. Журавель // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: Міжнар. наук.-практ. конф. // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 7. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – С. 101.
140. Гудкова В. П. Социально-экономические проблемы повышения эффективности пассажирских железнодорожных перевозок / В. П. Гудкова // Проблемы и перспективы развития транспортных систем и строительного комплекса. Тезисы докладов Международной научно-практической конференции. – Ч. I. – Гомель: БелГУТ, 2003. – С. 181–182.
141. Гудкова В. П. Соціально-економічна політика залізничного транспорту / В. П. Гудкова, С. О. Крищенко // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка і управління: Тези доп. друкгої наук.-практ. конференції. – Частина 2. Економіка і управління. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 78–80.
142. Гудкова В. П. Соціально-економічна сегментація ринка пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XI Міжнародної наукової конференції, 25, 26 квітня 2013, м. Дніпропетровськ. – Д.: ДНУЗТ, 2013. – С. 33–34.
143. Гудкова В. П. Соціально-економічні аспекти розвитку підприємств транспорту України: Монографія / М. В. Макаренко, В. І. Пасічник, В. П. Гудкова, О. Р. Приймук та ін. – К.: ДЕТУТ, 2013 – 296 с.
144. Гудкова В. П. Соціально-економічні механізми системи транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Формування ринкових відносин в Україні. – № 1. – 2013. – С. 44–48.

145. *Гудкова В. П.* Спеціальні принципи формування економічних відносин в соціальному і комерційному секторах сфери пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы Шестой Международной научно-практической конференции ЭКУЖДТ 2012, 11–13 октября 2012, г. Судак. – К.: ГЭТУТ, 2012. – С. 11–13.
146. *Гудкова В. П.* Суспільно-транспортні суперечності в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Формування ринкових відносин в Україні. – № 12. – 2012. – С. 170–174.
147. *Гудкова В. П.* Сучасні особливості приміських перевезень на залізничному транспорті / П. О. Яновський, В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Тези доповідей V міжнар. наукової конференції: Проблеми економіки транспорту. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2006. – С. 117–118.
148. *Гудкова В. П.* Сучасні тенденції ринку приміських пасажирських перевезень / П. О. Яновський, О. М. Гудков, В. П. Гудкова // Наука в транспортном измерении: Пассажирские перевозки: Тезисы докл. II Междунар. науч.-практ. конф. – К., 2006. – С. 52–53.
149. *Гудкова В. П.* Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 19. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 20–29.
150. *Гудкова В. П.* Сфера переміщень у суспільному середовищі / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 15. – К.: ДЕТУТ, 2010. – С. 25–31.
151. *Гудкова В. П.* Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 25. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 11–28.
152. *Гудкова В. П.* Теоретичні основи забезпечення загальної економічної рівноваги / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного

- економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 20. – К.: ДЕТУТ, 2012. – С. 313–326.
153. Гудкова В. П. Теоретичні основи розробки бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії / М. В. Макаренко, В. К. Міроненко, О. М. Гудков, В. П. Гудкова // Економіст. – № 7. – 2013. – С. 54–56.
154. Гудкова В. П. Транспортне забезпечення населення у приміському сполученні / П. О. Яновський, В. П. Гудкова, О. М. Гудков // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 7. – К.: КУЕТТ, 2005. – С. 105–113.
155. Гудкова В. П. Транспортне обслуговування населення як фактор розвитку економіки / В. П. Гудкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: Міжнар. наук.-практ. конф. – Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 7. – Харків: УкрДАЗТ, 2004. – С. 101.
156. Гудкова В. П. Транспортне обслуговування пасажирів як індикатор макроекономічного розвитку / Є. М. Сич, В. П. Гудкова // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Економіка і управління». – Вип. 5. – К.: КУЕТТ, 2004. – С. 22–27.
157. Гудкова В. П. Трансформаційні ефекти розвитку сфери пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: Тези доповідей за матеріалами восьмої науково-практичної міжнародної конференції, 5–8 червня 2012 р., м. Харків // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Вип. 38 (спецвипуск). – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 75.
158. 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.
159. Гудкова В. П. Умови розвитку підприємництва в системі транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Materialy VIII mezinarodni vedecko – prakticka conference «Vedecky prumysl evropskeho kontinentu – 2012». – Dil 7. Ekonomicke vedy: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o. – S. 3–5.

160. Гудкова В. П. Фактори розвитку приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті / П. О. Яновський, О. М. Гудков, В. П. Гудкова // Зб. наук. праць КУЕТТ: Серія «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури». – Вип. 12. – К.: КУЕТТ, 2006. – С. 173–177.
161. Гудкова В. П. Фінансування стратегічного розвитку залізничного транспорту / В. П. Гудкова // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: Материалы II Международной научно-практической конференции. – К.: КУЭТТ, 2007. – Том 2. – С. 6–8.
162. Гудкова В. П. Альтернативні підходи до організації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту / В. П. Гудкова // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XII Міжнародної наукової конференції, 24, 25 квітня 2014, м. Дніпропетровськ. – Д.: ДНУЗТ, 2014. – С. 39.
163. Гудкова В. П. Логістичний підхід як сукупність способів ринкової трансформації залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – К.: ДЕТУТ, 2009. – С. 41–48.
164. Гудкова В. П. Оцінка ефективності збалансованого функціонування і розвитку підприємств сфери пасажироперевезень / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць «Проблеми та перспективи розвитку підприємництва». – Вип. 1 (6) – Х.: ХНАДУ, 2014. – С. 62–66.
165. Гудкова В. П. Оцінка якості транспортних послуг методом зворотної дії / В. П. Гудкова // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: Матеріали Шостої Міжнародної науково-практичної конференції ЕКУЗТ 2013, 04–07 червня 2013, м. Судак. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 11–13.
166. Гудкова В. П. Порівняльна рейтингова оцінка з урахуванням напряму оптимізації значень показників / В. П. Гудкова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транспорту: Тези доповідей науково-практична конференція, м. Київ. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 106–107.

167. Гудкова В. П. Проблематика зарубіжних досліджень у сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 26. – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 17–23.
168. Гудкова В. П. Теоретико-методологічні основи регулювання економічних процесів: від кризи до сталого розвитку: Монографія / В. М. Анісімов, В. А. Чеботарьов, О. В. Кендюхов та ін.; Під заг. редакцією О. В. Кендюхова. – К.: ДЕТУТ, 2015. – 216 с.
169. Гудкова В. П. Теоретические аспекты развития предприятий пассажирского транспорта / В. П. Гудкова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – Гомель: БелГУТ, 2013. – Вип. 6. – С. 252–258.
170. Гуренкова О. В. Анализ динамики изменения экономической стратификации современного российского общества / О. В. Гуренкова // Современные исследования социальных проблем. – № 1(05). – 2011. – С. 11–19.
171. Давидова К. Субсидії та дотації: облік ПДВ / Катерина Давидова // Баланс. – 2009. - № 86–87 (915–916). – С. 60–61 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.balance.dp.ua/ua/download/balance/098660.pdf>
172. Дергачев В. А. Геоэкономический словарь-справочник / В. А. Дергачев. – Одесса: Ипрэи нану, 2004. – 177 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.politike.ru/dictionary/973/word/komplementarnost>.
173. Державна адміністрація залізничного транспорту України: Загальна інформація [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://uz.gov.ua/about/general_information/
174. Державна служба статистики України: Статистична інформація: Фінанси: Фінансові результати підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності Фінансові результати великих та середніх підприємств до оподаткування за видами економічної діяльності за січень-вересень 2013 року: Електронний ресурс / [Режим доступу]: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
175. Державний класифікатор продукції та послуг (ДК 016-97) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://dkpp.rv.ua/>.

176. *Державні гарантії на пільговий проїзд не забезпечуються*. Розглянуто Колегією Рахункової палати 11 червня 2009 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ac-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/1485377>.
177. *Дефорж С. Ю.* Інституційні основи становлення соціального ринкового господарства: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.01.01 / Дефорж Сергій Юрійович. – Харків, 2006. – 21 с.
178. *Диба М. І.* Державне підприємство: роль та необхідність / М. І. Диба // Формування ринкової економіки : зб. наук. праць / ДВНЗ «Київський нац. екон. ун-т ім. В. Гетьмана». – 2010. – С.334–336.
179. *Диев В. С.* Философия управления: область исследований и учебная дисциплина / В. С. Диев // Вестник Томского государственного университета. – № 2 (18). – 2012. С. 59–66 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/filosofiya-upravleniya-oblast-issledovaniy-i-uchebnaya-distsiplina>
http://philos.nsu.ru/study/diev_articles/17_filos_upr.pdf
180. *Дикань В. Л.* Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: Монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.: УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.
181. *Дикань В. Л.* Методичні підходи до оцінки конкуренто-спроможності підприємства / В. Л. Дикань, Т. В. Пономарьова // Вісник економіки транспорту і промисловості. Серія «Економіка». – 2011. – Випуск 36. – С. 100–105.
182. *Дикань В. Л.* Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине / В. Л. Дикань, И. В. Корнилова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 32. – Х.: УкрДАЗТ, 2010. – С. 15–25.
183. *Дикань В. Л.* Социально-ориентированная рыночная экономика Украины в условиях глобализации / В. Л. Дикань // Вестник экономики транспорта и промышленности. – № 35. – 2011. – С. 15–19. <http://cyberleninka.ru/article/n/sotsialno-orientirovannaya-rynochnaya-ekonomika-ukrainy-v-usloviyah-globalizatsii>

184. *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.
185. *Директива № 92/6/ЄС* від 10 лютого 1992 року Європейського Парламенту та Ради ЄС «Про встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних транспортних засобів у Співтоваристві».
186. *Директива Ради № 2001/14/ЄС* від 26 лютого 2001 року Європейського Парламенту та Ради ЄС «Про розподілення пропускної здатності залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки».
187. *Діденко М. М.* Формування рівноваги АПК в умовах ринкової трансформації економіки України: дис.... д-ра екон. наук: 08.01.01 / Діденко Микола Маркович. – К., 1998. – 433 с.
188. *Дідківська К. В.* Актуалізація ролі соціально-етичного маркетингу в сучасних умовах господарювання / К. В. Дідківська // Актуальні проблеми економіки. – 2009. – № 9 (99). – С. 102–107.
189. *Добровський В. М.* Управлінський облік / В. М. Добровський, Л. В. Гнилицька, Р. С. Коршикова; за ред. В. М. Добровського – К.: КНЕУ, 2005. – 235 с.
190. *ДП «Донецька залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://railway.dn.ua/>
191. *ДП «Одеська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://odz.gov.ua/news/>
192. *ДП «Південна залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.pz.gov.ua/>
193. *ДП «Придніпровська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.dp.uz.gov.ua/>
194. *ДТГО «Львівська залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/>
195. *ДТГО «Південно-Західна залізниця»:* Офіційний сайт [Електронний

- ресурс] / Режим доступу: <http://swrailway.gov.ua/>
196. Дуда Т. Т. Порівняльна рейтингова оцінка фінансового стану машинобудівних підприємств Хмельниччини / Т. Т. Дуда, І. В. Троц // Економічний вісник Донбасу. – № 2 (32). – 2013. – С. 63–68 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.science-community.org/en/system/files/Trots_2013.pdf
197. Ейтутис Г. Д. Імплементація угоди про асоціацію між Україною та ЄС – стратегічний орієнтир проведення реформ на залізничному транспорті України / Г. Д. Ейтутис, С. О. Крищенко, О. В. Фесовець, Д. Г. Ейтутис // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 30. – К.: ДЕТУТ, 2014. – С. 52–59.
198. Ейтутис Г. Д. Теоретико-практичні основи реформування залізниць України: Монографія / Г. Д. Ейтутис. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – 240 с.
199. Ейтутис Г. Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування: Дис... д. е. н. 08.00.03 / Ейтутис Георгій Дмитрович; Рада по вивченню продукт. сил України НАН України. – Київ, 2010. – 452 с.
200. Економіка залізниць: історія, сьогодення, перспективи розвитку / Г. Д. Ейтутис, О. М. Кривопішин, І. П. Федорко та ін.; за ред. Г. Д. Ейтутиса, О. М. Кривопішина. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2014. – 292 с.
201. Економіка знань: виклики глобалізації та Україна / Під заг. ред. А. П. Гальчинського, С. В. Львовича, В. П. Семиноженка. – К.: Національний інститут стратегічних досліджень, 2004. – 261 с.
202. Економіка пасажирських перевезень: Навчально-методичний посібник з дисципліни для студентів освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)» / М. В. Макаренко, В. П. Гудкова, О. В. Пилипенко, О. В. Познякова, О. Р. Приймук, В. І. Творонович, С. О. Крищенко. – К.: ДЕТУТ, 2013. – 284 с.
203. Економіка транспорту: Навчальний посібник з грифом МОН / М. В.

- Макаренко, В. П. Гудкова, О. Р. Приймук, В. І. Творонович та ін.; За заг. ред. М. В. Макаренко – К.: ДЕДУТ, 2014. – 364 с.
204. *Економічна енциклопедія*: Наукове видання у 3-х т. / Редкол.: ...С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія». – Т. 1, 2000. – 864 с.; Т. 2, 2001. – 848 с.; Т. 3, 2002. – 952 с.
205. *Економічна складов угоди про асоціацію між Україною та ЄС: наслідки для бізнесу та державного управління*. – К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2014. – 141 с.
206. *Економічна теорія* / За ред. В. Д. Базилевича. – К.: Знання-Прес, 2008. – 719 с.
207. *Економічний енциклопедичний словник*: У 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.] За ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
208. *Експрес-випуск «Витрати на охорону навколишнього середовища та екологічні платежі у 2010 році»* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
209. *Ермолаев А. В. Причины доходности железнодорожных акций* / А. В. Ермолаев. – М.: Печатное дело, 1912. – 48 с.
210. *Єрьоміна М. О. Забезпечення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень за рахунок швидкісного руху*: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Марина Олександрівна Єрьоміна; УркДАЗТ. – Харків, 2010. – 226 с.
211. *Жерейж Ж. І. Підвищення ефективності якості авіатранспортних послуг*: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Жерейж Жорж Ісса: НАУ. – Київ, 2002. – 150 с.
212. *Живицкая Е. Н. Системный анализ и проектирование* / Е. Н. Живицкая, О. П. Едемская. – Минск, БГУИР, 2005. – 128 с.
213. *Жихарева В. В. Особенности формирования цен на морские круизы* / В. В. Жихарева // *Транспорт*. – 2014. – № 5 (796). – С. 56–59.
214. *Жихарева В. В. Подходы к ценообразованию в круизном судоходстве* / В. В. Жихарева // *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2014. – № 1(46). – С. 68–83.
215. *Жихарева В. В. Современные тенденции развития рынка круизного судоходства* / В. В. Жихарева // *Розвиток методів управління та*

- господарювання на транспорті: Зб. наук. праць. – Одеса: ОНМУ, 2012. – № 39. – С. 153–167.
216. Жихор О. Б. Економетричні методи прогнозування науково-технічного прогресу та світового розвитку / О. Б. Жихор, Р. А. Коваль // Національний лісотехнічний університет України Науковий вісник НЛТУ України. – 2012. – Вип. 22.6. – с. 318–328.
217. Жюлиа Д. Философский словарь / Дидье Жюлиа; пер. с франц. – М.: Междунар. Отношения, 2000. – 544 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.term.ru/dictionary/878>.
218. Закон України «Про автомобільний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 22, ст.105. В редакції Закону № 3492-IV (3492-15) від 23.02.2006, ВВР, 2006, № 32, ст.273 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
219. Закон України «Про Державний бюджет України на 2013 рік» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5515-17>
220. Закон України «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 р. № 1621-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 25. – С. 352–365.
221. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1991, № 47, ст. 648. Вводиться в дію Постановою ВР № 1563-XII (1563-12) від 18.09.91, ВВР, 1991, № 47, ст. 649 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1562-12>.
222. Закон України «Про забезпечення організаційно-правових умов соціального захисту дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2005, № 6, ст.147 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
223. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. Вводиться в дію Постановою ВР № 274/96-ВР від 04.07.96, ВВР, 1996, №40, ст. 184 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу:

<http://zakon.rada.gov.ua>.

224. Закон України «Про освіту». Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, № 34, ст.451. Вводиться в дію Постановою ВР № 1144-XII від 04.06.91, ВВР, 1991, № 34, ст.452 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
225. Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні». Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, № 21, ст. 252. Вводиться в дію Постановою ВР № 876-XII від 21.03.91, ВВР, 1991, № 21, ст. 253 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
226. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 2012, № 49, ст. 553 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
227. Закон України «Про охорону дитинства». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 30, ст. 142 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
228. Закон України «Про пенсійне забезпечення». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1992, № 3, ст. 10. Вводиться в дію Постановою ВР № 1931-XII від 06.12.91, ВВР, 1992, № 3, ст. 11 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
229. Закон України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1993, № 45, ст. 425. Вводиться в дію Постановою ВР № 3552-XII від 22.10.93, ВВР, 1993, № 45, ст. 426 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
230. Закон України «Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи». Відомості Верховної Ради УРСР (ВВР), 1991, № 16, ст. 200. Вводиться в дію Постановою ВР № 797-XII від 28.02.91, ВВР, 1991, № 16, ст. 201 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
231. Закон України «Про транспорт» / Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994,

- № 51, ст. 446; Вводиться в дію Постановою ВР № 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, № 51, ст. 447 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/>.
232. *Заруцька О. І.* Забезпечення ефективності транспортного обслуговування туристів: Дис... к. е. н.: 08.06.01 / Заруцька Олена Ігорівна: НТУ. – Київ, 2005. – 172 с.
233. *Захарова И. В.* Маркетинг образовательных услуг / Инна Владимировна Захарова. – Ульяновск: УЛГТУ, 2008. – 170 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://venec.ulstu.ru/lib/disk/2008/Zaharova.pdf>
234. *Звіт* про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід) ДТГО «Південно-Західна залізниця» за 2013 р. (Форма № 2).
235. *Зевако В. І.* Формування мовної культури майбутнього лікаря при вивченні медичної термінології (практичні матеріали) / В. І. Зевако // Науковий вісник «Філологічні студії»: Методика викладання мов. – 2014. – № 11. – С. 267–274.
236. *Зінченко В. А.* Стратегічне управління конкурентною боротьбою підприємств на зовнішніх ринках (на прикладі тракторосільгосп-машинобудування): автореф. дис... д. е. н.: 08.00.04 / Зінченко Володимир Анатолійович; ХНЕУ. – Х., 2013. – 40 с.
237. *Зношеність* рухомого складу метрополітену становить 80 % [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.metro.kiev.ua/node/4362>
238. *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.
239. *Измалков С. Б.* Теория экономических механизмов (нобелевская премия по экономике 2007 г.) / С. Б. Измалков, К. И. Сонин, М. М. Юдкевич // Вопросы экономики. – № 1. – 2008. – С. 4-26.
240. *Инновационная деятельность*: Толковый словарь / Отв. ред. В. И. Суслов. – 2-е изд., доп. – Новосибирск, 2008. – 224 с.
241. *Иноземцев В. Л.* Современное постиндустриальное общество: природа, противоречия, перспектива / В. Л. Иноземцев. – М.: Логос, 2000. – 194 с.

242. *Ільчук В. П.* Інноваційно-інвестиційні системи залізничного транспорту: становлення та розвиток / В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2004. – 381 с.
243. *Інформаційна* технологія прийняття рішень на основі прогнозування часових рядів з подвійною довгою пам'яттю: монографія / Р. Н. Кветний, Л. М. Кислиця, В. Ю. Коцюбинський, В. В. Усов; За заг. ред. Р. Н. Кветного. – Вінниця: ВНТУ, 2012. – 140 с.
244. *Інформаційний* матеріал щодо проекту Державної програми реформування залізничного транспорту України. – К.: Мін-во тр-ту та зв'язку Укр., 2008. – 49 с.
245. *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.
246. *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.
247. *Карелов А. С.* Оценка эколого-экономической эффективности производства (на примере предприятий медной промышленности): Дис... к. е. н.: 08.00.05 / Карелов Андрей Станиславович; ФГАОУ Уральского федерального университета. – Екатеринбург, 2013. – 165 с.
248. *Карпенко В. Л.* Методика оцінки конкурентоспроможності продукції промислових підприємств / В. Л. Карпенко // Вісник Хмельницького національного університету. – 2009. – № 6. – Т. 2. – С. 33–38.
249. *Київський метрополітен* зазнав рекордного збитку за минулий рік: ЗМІ про метрополітен / [Електронний ресурс]: <http://www.metro.kiev.ua/>
250. *Кількість*, робочий час та оплата праці найманих працівників у грудні 2013 р.: Експрес-випуск Державної служби статистики України: Статистика транспорту [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
251. *Кіндрацька Г. І.* Структуризація економічного аналізу діяльності підприємства: управлінський підхід / Г. І. Кіндрацька, А. Г. Загородній, М. С. Білик // Менеджмент та підприємництво України: етапи становлення і

- проблеми розвитку. – Л.: Вид-во Нац. ун-т «Львів. політехніка», 2008. – С. 466– 472 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/1613/1/77.pdf>
252. *Кірданов М. Г.* Аналітичний аспект управлінського обліку / М. Г. Кірданов // Проблеми формування ринкової економіки: Міжвід. наук. збірник. – Вип. 9. – К.: КНЕУ, 2001. – С. 415–420.
253. *Кічурчак М.* Суспільний товар як економічна категорія / М. Кічурчак // Вісник Львівського університету. Серія: Економічні науки. – 2010. – Вип. 43. – С. 303–312.
254. *Кларк Дж.* Распределение богатства / Дж. Кларк; [пер. с англ. под ред. Е. Берловича]. – М-Л.: Государственное социально-экономическое издательство. Ленинградское отделение, 1934. – 300 с.
255. *Кларк К.* Условия экономического прогресса / К. Кларк. – Л., 1940.
256. *Ковтун Л. Р.* Становлення макроекономічної рівноваги в економічній системі України: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.01.01 / Ліана Романівна Ковтун. – Львів, 2001. – 21 с.
257. *Козлова В. П.* Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте / В. П. Козлова. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 152 с.
258. *Козлова В. П.* Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте / В. П. Козлова. – М.: ВИНТИ РАН, 2006. – 152 с.
259. *Кокин А. С.* Методика анализа чистого денежного потока в условиях дефицита денежных средств / А. С. Кокин, Н. Ю. Покровский // Аудит и финансовый анализ. – 2010. – № 3. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.auditfin.com/fin/2010/3/03_07/03_07%20.pdf
260. *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.
261. *Колесникова Н. М.* Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті / Н. М. Колесникова. – К.: КУЕТТ, 2007. – 349 с.

262. *Кондратьев Н. Д.* Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения / Н. Д. Кондратьев. – М.: Экономика, 2002. – 767 с.
263. *Кондратьев Н. Д.* Основные проблемы экономической статики и динамики / Николай Дмитриевич Кондратьев. – М.: Директ-Медиа, 2007. – 403 с.
264. *Концепція* Державної програми реформування залізничного транспорту України. Розпорядження Кабінету Міністрів України, № 651-р, 27.12.2006. – К., 2007 р. – 10 с.
265. *Кораблін С. О.* Рівновага і пропорційність в економіці: автореф. дис.... д-ра екон. наук: 08.02.01 / Кораблін Сергій Олександрович. – К., 1995. – 34 с.
266. *Корженевич І. П.* Принципи прогнозування витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту / І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Вип. 3. – Д. : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2012. – С.102–109.
267. *Коробьева Р. Г.* Типология конфликтов возникающих при обслуживании пассажиров железнодорожным транспортом / Р. Г. Коробьева, О. О. Лобань // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна. – Вип. 7. – 2014. – С. 38–41.
268. *Коротков Э. М.* Конкурентные позиции бизнеса: Монография / Э. М. Коротков, Ю. Т. Шестопал, В. Д. Дорофеев. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 261 с.
269. *Костенко Т. Д.* Економічна діагностика: практикум. / Т. Д. Костенко, А. А. Герасимов, В. С. Рижиков, О. К. Добикіна, С. В. Касьянюк. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 186 с.
270. *Костецкий В. В.* Фінансове забезпечення діяльності підприємств міського електротранспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.08 / Костецкий Володимир Володимирович. – ТНЕУ. – Тернопіль, 2010. – 177 с.
271. *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.
272. *Кочеткова А. И.* Основы управления в условиях хаоса (неопределенности): антикризисное управление и создание саморазвивающихся систем. – М.: Рид Групп, 2012. – 619 с.
273. *Кочеткова Л. Н.* Социальное государство: консервативный проект фон Штейна [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.rusrand.ru/Dokladi1/Kochetkova.pdf>.
274. *Кочетова Л. М.* Теория и практика социального государства: социально-философский анализ: автореф. дис.... д-ра философ. наук: 09.00.11 / Кочеткова Людмила Николаевна. – М., 2010. – 45 с.
275. *Кочнев Ф. П.* Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте / Ф. П. Кочнев. – М.: Транспорт, 1980. – 496 с.
276. *Кравченко О. О.* Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика: Монографія / О. О. Кравченко. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 300 с.
277. *Красник В. В.* Коммерческая электроэнергетика: Словарь-справочник / В. В. Красник. – М.: НЦ ЭНАС, 2006. – 112 с.
278. *Краснікова Л. І.* Теорія державних витрат та суспільний вибір: Монографія / Л. І. Краснікова. – К.: К.: Видавничо-поліграфічний центр НаУКМА. 2009. – 109 с.
279. *Кривопішин О. М.* Організаційно-економічні засади розвитку міських та приміських залізничних перевезень пасажирів: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Кривопішин Олексій Мефодійович; ДЕДУТ. – Київ, 2009. – 204 с.
280. *Криворучко О. М.* Менеджмент якості на підприємствах автомобільного транспорту: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Криворучко Оксана Миколаївна: УкрДАЗТ. – Київ, 2007. – 376 с.
281. *Кулаєв Ю. Ф.* Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2006. – 232 с.
282. *Кулаєв Ю. Ф.* Економіка залізничного транспорту: Навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв: 2-е вид., переробл. і допов. – К.: «Фенікс», 2012. – 240 с.
283. *Кульжинский С.* Отчетность и хозяйство на русских казенных железных

- дорогах / С.Кульжинский. – СПб.: Тип. Ломковского М.Д., 1909. – 93 с.
284. *Кульчицький Я. В.* Порівняння економічних систем (проблеми методології) / Я. В. Кульчицький, Б. В. Кульчицький. – Львів: Ви. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2007. – 318 с.
285. *Кульчицький Я. В.* Проблеми формування соціально-екологічних суспільних відносин у контексті трансформації сучасних еколого-економічних систем / Я. В. Кульчицький. – Львів: Камула, 2005. – 144 с.
286. *Куницына Н. Н.* методологические подходы к исследованию динамических процес сов в экономике / Наталья Николаевна Куница // Сборник научных трудов Северо-Кавказского государственного технического университета. – Серия «Экономика». – Вип. 5. – Ставрополь, 2002. – 129 с.
287. *Кухтинова Л. Г.* Экономический механизм управления сферой социальных услуг (теория и практика): автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Кухтинова Людмила Георгиевна. – Самара, 2007. – 47 с.
288. *Кучерук Г. Ю.* Економічні основи логістичного управління якістю транспортних послуг: Дис... д. е. н.: 08.00.04 / Кучерук Галина Юріївна: ДЕТУТ. – Київ, 2013. – 463 с.
289. *Лавриненко О.* Обзор методов комплексной оценки многомерных экономических явлений и процес сов / Ольга Лавриненко // Profesines Studijos: teorija ir praktika. – 2012. – № 9. – Р. 81–93 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://pstp.svako.lt/ps09/p081-93.PDF>
290. *Ламбен Ж.-Ж.* Менеджмент, ориентированный на рынок / Ж.-Ж. Ламбен; Пер. с англ. – СПб.: Питер, 2001. – 420 с.
291. *Лебедюк Т. А.* Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті / Т. А. Лебедюк // Ефективна економіка [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3653>
292. *Легкий С. А.* Формування тарифів на послуги автомобільного транспорту: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Легкий Сергій Анатолійович; УкрДАЗТ. – Х., 2013. – 18 с.
293. *Леонтьев В.* Экономическое эссе. Теории, исследования, фаты и политика: Пер. с англ. / Василий Леонтьев. – М.: Политиздат, 1990. – 415 с.

294. *Лившиц В. Н.* Основы системного мышления и системного анализа / В. Н. Лившиц. – М.: Институт экономики РАН, 2013. – 54 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://inecon.org/docs/2013/Livshits.pdf>
295. *Лившиц В. Н.* Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. – М.: Транспорт, 1986. – 240 с.
296. *Лист* Міністерства соціальної політики України «Про розрахунок норми тривалості робочого часу на 2013 рік» від 21.08.2012 р. № 9050/0/14-12/13 // Вісник міністерства доходів і зборів України. – 2013. – № 36 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.visnuk.com.ua/ua/pubs/id/3771>
297. *Литвин Б. М.* Фінансовий аналіз: навч. посіб. / Б. М. Литвин, М. В. Стельмах. – К.: Хай-Тек Прес, 2008. – 336 с.
298. *Литвинова В. А.* Повышение корректности сравнительных оценок конкурентоспособности продукции на основе таксономического анализа / В. А. Литвинова // Інноваційна економіка. – 2012. – №5 (31). – С. 97–101.
299. *Литовских А. М.* Терминологический словарь: финансы, денежное обращение и кредит / А. М. Литовских, И. К. Шевченко [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.vocable.ru/dictionary/78/word/konkurentosposobnost>
300. *Лихачев М. О.* Макроэкономическое равновесие как базовая концепция современной макроэкономики (историческая эволюция и методологический статус): автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.01 / Михаил Олегович Лихачев. – М., 2010. – 34 с.
301. *Лібанова Е. М.* Соціальна стратифікація українського суспільства: спроба статистичного визначення та вимірювання / Е. М. Лібанова // Український соціум. – 2003. – № 1 (2). – С.146–164.
302. *Лібанова Е. М.* Бідність населення України: методологія, методика та практика аналізу / Інститут демографії та соціальних досліджень НАН України; Е. М. Лібанова. – К.: КНЕУ, 2008. – 328 с.
303. *Лібанова Е. М.* Гуманізм, суспільна інтеграція та соціальний розвиток / Е. М. Лібанова // Науково-економічний та суспільно-політичний журнал «Демографія та соціальна економіка». – К.: Ін-т демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи НАН України. – № 2(14). – 2010. –С. 3–15.

304. *Логвиненко Ю. Л.* Сутність рейтингування підприємств та його значення в ринкових умовах / Ю. Л. Логвиненко // Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Проблеми економіки та управління. – Львів: Львівська політехніка. – 2009. – № 640. – С. 319 – 327.
305. *Логистика: Учебник* / Под ред. Б. А. Аникина. – М.: ИНФРА-М, 2003. – 368 с.
306. *Лопатников Л. И.* Экономико-математический словарь. Словарь современной экономической науки / Леонид Исидорович Лопатников. Изд. 5, доп. и пер. – М.: «Дело», 2003, – 520 с.
307. *Лук'янова В. В.* Економічний ризик: навч. посіб. / В. В. Лук'янова, Т. В. Головач. – К.: Академ-видав, 2007. – 464 с.
308. *Лукашев В. И.* Научно-технический прогресс и экономическая эффективность транспортного производства (макроэкономическая оценка) / В. И. Лукашев. – М.: Интекст, 2003. – 351 с.
309. *Лукінов І.* Економічні трансформації (наприкінці ХХ ст.) / І. Лукінов. – К.: НАН України Ін-т економіки, 1997. – 455 с.
310. *Луков В. А.* Социальное проектирование [Текст]: Учебное пособие / В. А. Луков. – 7е изд. – М.: Изд-во Московского гуманитарного университета: Флинта, 2007. – 240 с.
311. *Лухманова Н. А.* Методы оценки конкурентоспособности транспортных услуг / Н. А. Лухманова // [Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена](#). – 2009. – С. 217–221 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/metody-otsenki-konkurentosposobnosti-transportnyh-uslug>
312. *Львов Д. С.* Экономика развития / Д. С. Львов. – М.: Экзамен, 2002. – 610 с.
313. *Львов Д. С.* Эффективное управление техническим развитием / Д. С. Львов. – М.: Экономика, 1990. – 255 с.
314. *Льготы на проезд в пригородных поездах для граждан – получателей социальной услуги* [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://pass.rzd.ru/static/public/pass?STRUCTURE_ID=5193
315. *Любушин Н. П.* Экономический анализ: учебник для студентов вузов,

- обучающихся по специальностям «Бухгалтерский учет, анализ и аудит» и «Финансы и кредит» / Н. П. Любушин. – 3-е изд., перераб. и доп. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2010. – 575 с.
316. *Любченко Н. Л.* Механізм забезпечення економічної стабільності промислових підприємств: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.00.04 / Любченко Наталія Леонідівна. – Хмельницький, 2010. – 23 с.
317. *Мазо Л. А.* Современные методы управления экономическими процессами на железнодорожном транспорте / Л. А. Мазо. – М.: Издательство МЭИ, 2000. – 268 с.
318. *Макаренко М. В.* Організаційно-економічні основи реструктуризації залізничного транспорту України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук: спец. 08.07.04 / М. В.Макаренко. – Одеса, 2004. – 38 с.
319. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України. Монографія / М. В.Макаренко. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
320. *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.
321. *Макконелл К. Р.* Экономика: принципы, проблемы и политика / К. Р. Макконелл, С. Л. Брю; пер. с 13-го англ. изд.: В 2-х т. – М.: ИНФРА-М, 2000. – Т. 1. – 486 с.; Т. 2. – 528 с.
322. *Малий І. Й.* Держава і ринок: філософія взаємодії / І. Й. Малий, М. І. Диба, М. К. Галабурда / За заг. та наук. ред. д-ра екон. наук, проф. І. Й Малого. – К.: КНЕУ, 2005. – 358 с.
323. *Мамчин Р. О.* Теоретичні засади бізнес-планування в торговельному підприємстві / Р. О. Мамчин, Н. Г. Міщенко // [Вісник Національного університету «Львівська політехніка»](#). – [№ 720. – 2011.](#) – с. 203–209.
324. *Маршалл А.* Принципы политической экономии. – М.: Директ-Медиа, 2007. – 993 с.
325. *Матійко С. А.* Державне регулювання розвитку транспортної системи України: Дис... к. е. н.: 25.00.02 / Матійко Сергій Анатолійович: АМУ. – Київ, 2009. – 180 с.

326. *Маяцкая И. Н.* Развитие маркетинга в социальной сфере: теоретико-методологический аспект: автореф. дис. на получение научн. степени д-ра экон. наук: 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / Ирина Николаевна Маяцкая. – Москва, 2004. – 42 с.
327. *Мельник Т. С.* Маркетингове забезпечення введення нової послуги на пасажирському залізничному транспорті / О. В. Христофор, Т. С. Мельник // Вісник національного університету «Львівська політехніка». – 274–279 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://vlp.com.ua/files/43_0.pdf
328. *Мельник Т. С.* Побудова системи сервісного обслуговування пасажирів відповідно до нової класифікації пасажирських поїздів українських залізниць / Т. С. Мельник // Вагонный парк. – 2012. – № 2 (59). – с. 44–49.
329. *Менеджмент* окружающей среды: Словарь: ГОСТ Р ИСО 14050–2009. – [Принят и введен в действие 2009–12–15]. – Госстандарт России, 2011. – 40 с.
330. *Методика* бизнес-планирования [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.finanalys.ru/litra/357/>.
331. *Мироненко І. І.* Управління взаємовідносинами промислових підприємств зі споживачами в системі маркетингу: автореф. дис... к. е. н.: 08.00.04 / Мироненко Ірина Ігорівна; ХНЕУ. – Х., 2013. – 20 с.
332. *Миротин Л. Б.* Логистика: общественный пассажирский транспорт / Л. Б. Миротин. – М.: Экзамен, 2006. – 224 с.
333. *Миротин Л. Б.* Логистика: общественный транспорт / Л. Б. Миротин, Ы. Э. Ташибаев, В. Д. Герамин, Вл. Вас. Зырянов, Вас. Вл. Зырянов, А. В. Шабанов, В. М. Курганов, В. А. Гудкова; Под общ. ред. Л. Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.
334. *Миротин Л. Б., Нерасов А. Г.* Эффективность интегрированной логистики [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.adviss.ru/content/view/10/7.
335. *Мирошниченко О. Ф.* Система управления экономическими результатами железнодорожных пассажирских перевозок / О. Ф. Мирошниченко. – М.: Издательство МЭИ, 2002. – 304 с.
336. *Мирошник 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.
337. *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.
338. *Мних Є. В.* Економічний аналіз: підручник / Є. В. Мних. – К.: Знання, 2011. – 630 с.
339. *Мовчан И. В.* Макрорыночное равновесие как системообразующий элемент экономики сметанного типа: дис.... канд. экон. наук: 08.00.01 / Мовчан Ирина Викторовна. – Ростов-на-Дону, 2000. – 138 с.
340. *Мочерний С. В.,* Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / За ред. С. В. Мочерного. – Львів: Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
341. *Мэнкью, Н. Г.* Макроэкономика. Пер. с англ. / Н. Г. Мэнкью. – М.: Изд-во МГУ, 1994. – С. 363–483.
342. *Мэнкью, Н. Г.* Принципы экономики. – СПб: Питер Ком, 1999. – 784 с.
343. *Назаренко Я. Я.* Реформування тарифної політики підприємств пасажирського транспорту: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Назаренко Ярослави Ярославівни: НТУ. – Київ, 2008. – 233 с.
344. *Наказ Міністерства економіки України «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо проведення оцінки економічної і соціальної ефективності виконання державних програм» від 24.06.2010 р. № 742 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.me.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=148773&cat_id=77948.*
345. *Наказ Міністерства економіки України від 06 вересня 2006 р. «Про затвердження Методичних рекомендацій з розроблення бізнес-плану підприємств» [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=147532&cat_id=38738.*
346. *Наказ Міністерства праці та соціальної політики України, Міністерства економіки України, Державного комітету статистики України «Про затвердження Методики визначення прожиткового мінімуму на одну особу та для осіб, які відносяться до основних соціальних і демографічних груп*

- населення» № 109/95/157 від 17.05.2000 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0347-00> (дата обращения: 18.02.2013).
347. *Наказ* Міністерства статистики України від 27 травня 1996 р. № 150 «Про затвердження Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах» із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
348. *Населення*: Статистична інформація: Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
349. *Національний* класифікатор України ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності» (КВЕД–2010). Затверджений наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 11 жовтня 2010 року № 457 «Про затвердження та скасування національних класифікаторів».
350. *Новейший* философский словарь. Сост. и гл. н. ред. Грицанов А.А. 3-е изд., испр. – Мн.: Книжный Дом, 2003. – 1280 с.
351. *Новий* курс: реформи в Україні 2010-2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ [Національна академія наук України. Секція суспільних і гуманітарних наук], 2010. – 232 с.
352. *Новиков Д. А.* Философия управления / Д. А. Новиков, Е. Ю. Русяева [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.mtas.ru/theory/CP.pdf>
353. *Новікова А. М.* Методичні підходи до оцінки розподілу обсягів перевезення пасажирів між видами транспорту / А. М. Новікова // Автошляховик України – 2014. – № 5. – с. 2–7.
354. *Новікова А. М.* Наукове обґрунтування стратегії розвитку автомобільного транспорту та забезпечення її практичної реалізації / А. М. Новікова // Транспортна Академія України: 20 Років (1992–2012). – К.: НТУ, 2012. – с. 25–38.
355. *Новікова А. М.* Реформування системи пільг на транспортні послуги: методичні підходи / А. М. Новікова // Автошляховик України. – 2012. – № 4. – с. 8–12.
356. *Ногин В. Д.* Принятие решений в многокритериальной среде:

- количественный поход / В. Д. Ногин. – 2-е изд., испр. И доп. – М.: ФИЗМАТЛИТ, 2004. – 176 с.
357. *Ногин В. Д.* Принятие решений при многих критериях / В. Д. Ногин. – СПб.: Из-во «ЮТАС», 2007. – 104 с.
358. *Норт Д.* Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Дуглас Норт; Перс. с англ. А. Н. Нестеренко; предисл. и науч. редак. Б. З. Мильнера. – М.: Фонд экономической книги «НАЧАЛА», 1997. – 180 с.
359. *ОАО «РЖД»* приступило к разработке бизнес-планов пригородных пассажирских компаний [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://press.rzd.ru/news/public/press?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&id=17976.
360. *Овчарова Л. Н.* Теоретико-методологические вопросы определения и измерения бедности / Л. Н. Овчарова // SPERO: Социальная политика: экспертиза, рекомендации, обзоры в центре внимания. – 2012. – № 16 Весна–Лето. – С. 15–38.
361. *Огинская А. Е.* Методологические подходы к бизнес-планированию акционерной пригородной компании // Вестник ВНИИЖТ. – 2004. – № 3 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.css-rzd.ru/vestnik-vniizht/v2004-3/v3-2.htm>.
362. *Окуневский А. И.* Разработка экспертной модели оценки предрасположенности водителей к созданию аварийных ситуаций и рационализация мер влияния на дорожно-транспортный травматизм: автореф. дис. ... канд. мед. наук: 05.13.01. – М., 2010. – 21 с.
363. *Олейник А. П.* Страны мира в цифрах: 2011 / А. П. Олейник, 2-е изд. – Электронное издание, 2011. – 62 с. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.scanbooks.ru>.
364. *Отмахов П. А.* Современная американская политэкономия (вопросы методологии) / П. А. Отмахов. – М.: Изд-во МГУ, 1991. – 88 с.
365. *Офіційна статистична звітність Державної адміністрації залізничного транспорту за 2011 рр.* – К.: Укрзалізниця. – 2012. – 56 с.
366. *Офіційний сайт Нобелівської премії.* – [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: <http://www.nobelprize.org>. – Назва з екрану.

367. Павлов А. А. Математические модели оптимизации для обоснования и нахождения весов объектов в методе парных сравнений / Павлов А. А., Лишук Е. И., Кут В. И. // Системні дослідження та інформаційні технології. – 2007. – № 2. – С. 13–21.
368. Павлов А. А. Модифицированный метод анализа иерархий / А. А. Павлов, А. А. Иванова, А. С. Штанькевич, А. П. Федотов // Вісник НТУУ «КП»: Інформатика, управління та обчислювальна техніка. – № 51. – С. 3–12.
369. Падалка О. С. Економіка освіти та управління / О. С. Падалка, І. С. Каленюк. – К.: Педагогічна думка, 2013. – 184 с.
370. Панкрухин А.П. Маркетинг: Учебник / Александр Павлович Панкрухин. – М.: Омега-Л, 2005. – 656 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://agrobusiness.tsu.ru/UMM/Marketing/pankruhin.pdf>
371. Парахонский Б. М. Межрайонные пассажирские перевозки и методика их планирования / Б. М. Парахонский, В. А. Саболин. – М.: Транспорт, 1971. – 120 с.
372. Пасічник В. І. Теоретичні основи економіки експлуатаційної діяльності залізниць: Монографія / В. І. Пасічник. – К.: Наук. світ, 2003. – 222 с.
373. Пассажирские автомобильные перевозки / [Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А.] Под ред. В. А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
374. Пеньшин Н. В. Конкурентоспособность услуг автомобильного транспорта в условиях пост-кризисной модернизации экономики России / Н. В. Пеньшин. – Тамбов: Изд-во тамб. гос. техн. ун-та, 2010. – 156 с.
375. Петренко Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта: теория и мировой опыт: Монография / Е. А. Петренко; НАН Украины, Ин-т экономики пром-сти [и др.]. – Донецк: Юго-Восток, 2010. – 413 с.
376. 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.
377. Петренко О. О. Реформування залізничного транспорту в умовах

- інституціональних трансформацій економіки України: Автореферат дис... д. е. н. 08.00.03 / Петренко Олена Олександрівна; Ін-т економіки і промисловості НАН України. – Київ, 2012. – 40 с.
378. *Підсумки роботи транспорту України за 2013 р.*: Експрес-випуск Державної служби статистики України: Статистика транспорту [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
379. *Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні*: Навчальний посібник з оцінки інвестицій: Проект «Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні» EuropeAid/125234/C/SER/UA. – 2011. – 44 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.ard.crimea.ua/tmp/Investments_appraisal_SSRD_ua.pdf
380. *План діяльності Укравтодору на 2013–2015* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ukravtodor.gov.ua/uploads/files/201312/2013-12-26-11-04-53-diyalnosti-ukravtodoru-na-2013-2015-roki.pdf>
381. *Плюта В.* Сравнительный многомерный анализ в экономических исследованиях: Методы таксономии и факторного анализа / Веслав Плюта; Пер. с пол. В. В. Иванова; Науч. ред В. М. Жуковской. – М.: Статистика. – 1980. – 151 с.
382. *Погодина О. Н.* Формирование и применение системы ключевых показателей эффективности деятельности на предприятиях гостиничного бизнеса: автореф. дис... к-та экон. наук: 08.00.05 / Погодина Ольга Николаевна. – М, 2012. – 25 с.
383. *Податковий Кодекс України* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2755-17/page?text=%CF%C4%C2>
384. *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.
385. *Показники по пасажирських перевезеннях.* – Довідка Державної адміністрації залізничного транспорту України за 9 місяців 2012 р.
386. *Положення про Єдиний державний автоматизований реєстр осіб, які мають право на пільги (ЄДАРП)*, затвердженого постановою Кабінету

- Міністрів України від 29.01.2003 № 117 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
387. *Полтерович В. М.* Приватизация и рациональная структура собственности / В. М. Полтерович. – М.: Институт экономики РАН, 2012. – 66 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://inecon.org/docs/Polterovich_paper.pdf.
388. *Полтерович В. М.* Стратегии институциональных реформ, или Искусство реформ: Препринт WP10/2007/08 / В. М. Полтерович. – М.: ГУ ВШЭ, 2007. – 24 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: https://www.hse.ru/data/2010/05/06/1216457943/WP10_2007_08f.pdf
389. *Полтерович В.М.* Экономическое равновесие и хозяйственный механизм / В.М. Полтерович. – М.: 1990. – 394 с.
390. *Порядок оформлення перевізних документів та розрахунку вартості перевезення багажу та вантажобагажу (№ 113-н/2013-ЦТех-195/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002958, 2013 р.).*
391. *Порядок розрахунку та оформлення проїзних документів на проїзд пасажирів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні (№ 111-н/2013-ЦТех-193/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002956, 2013 р.).*
392. *Послуги транспортні. Пасажирські перевезення. Номенклатура показників якості: ДСТУ Р 51004–1996. – [Чинний від 2001–06–27]. – К.: Держстандарт України, 2001. – 33 с. – (Національний стандарт України)*
393. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр.», № 1390, від 16 грудня 2009 р.*
394. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», № 200, від 25 червня 2014 р. із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/200-2014-%D0%BF>*
395. *Постанова Кабінету Міністрів України від 02 січня 1995 р. № 1 «Про доповнення постанови Кабінету Міністрів України від 12 травня 1994 р. № 302» / <http://zakon.rada.gov.ua>.*
396. *Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2002 № 256 «Про*

затвердження Порядку фінансування видатків місцевих бюджетів на здійснення заходів з виконання державних програм соціального захисту населення за рахунок субвенцій з державного бюджету» / <http://zakon.rada.gov.ua>.

397. *Постанова* Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1359 Київ «Про затвердження Порядку розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян» / [Електронний ресурс]: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=1359-2009-п>.
398. *Постанова* Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.» із змінами [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
399. *Постанова* Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 р. № 354 «Про безплатний проїзд пенсіонерів на транспорті загального користування». Чинність Постанови поширена на інвалідів – згідно з Постановою КМ № 555 від 16.08.94 із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
400. *Постанова* Кабінету Міністрів України від 28 липня 2004 р. № 976 «Про встановлення пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом» із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
401. *Постанова* Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1999 р. № 541 «Про затвердження Порядку надання пільгового проїзду студентам вищих навчальних закладів I-IV рівнів акредитації та учням професійно-технічних навчальних закладів у міському й приміському пасажирському транспорті та міжміському автомобільному і залізничному транспорті територією України» із змінами і доповненнями [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
402. *Постановление* правительства Омской области «Об организации транспортного обслуживания населения в пригородном и межуниципальном сообщении на территории Омской области» от 20

- ноября 2009 г. № 222-п (в ред. Постановления Правительства Омской области от 09.06.2010 № 115-п) [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://217.25.210.38/?page_id=61 (дата обращения: 18.02.2013)
403. *Постановление* Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Методики определения объемов субсидирования убытков перевозчиков, осуществляющих перевозки пассажиров по социально значимым сообщениям» от 7 ноября 2011 года № 1305 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100001305> (дата обращения: 18.02.2013)
404. *Постановление* Правительства Российской Федерации «Об утверждении Правил исчисления величины прожиточного минимума на душу населения и по основным социально-демографическим группам населения в целом по Российской Федерации» № 56 от 29.01.2013 г. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://government.consultant.ru/page.aspx?1651192> (дата обращения: 18.02.2013).
405. *Поттгофф Г.* Учение о транспортных потоках / Поттгофф Г.; [пер. с нем.] – М.: Транспорт, 1975. – 344 с.
406. *Правила* видачі безплатних та пільгових проїзних документів за талонами. Додаток 1 до Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://www.uz.gov.ua>.
407. *Правила* перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://www.uz.gov.ua>.
408. *Практичний посібник з оцінки державних інфраструктурних інвестиційних проектів: Проект ЄС «Підтримка сталого регіонального розвитку в Україні»* / Під заг. ред. Ю. Фролова. – К.: СПД «Вальд», 2011. – 224 с. [Електронний ресурс] / Режим доступа: http://municipal.gov.ua/upload/usr/files/CBA_manual_ua.pdf
409. *Приймук О. Р.* Ефективність використання оборотних засобів метроремонтного виробництва: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / О. Р. Приймук; Київ. ун-т економіки і технологій трансп. – К., 2006. – 20 с.

410. *Применение* метода анализа иерархий в практике психосоциальной реабилитации и в программе дестигматизации: методические рекомендации / В. С. Ястребов, В. Г. Митихин, И. И. Михайлова и др.; Науч. Центр психического здоровья РАМН. – М.: Изд-во ЗАО Юстицинформ, 2009. – 26 с.
411. *Пріоритети* національного економічного розвитку в контексті глобалізаційних викликів: Монографія: у 2 ч. / за ред. В. М. Гейця, А. А. Мазаракі. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2008. – Ч. 1 – 389 с.; Ч. 2 – 273 с.
412. *Проблемы* и перспективы развития рынка пассажирских авиационных перевозок в Украине. – К.: Международный центр перспективных исследований, 2005. – 19 с. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://icps.com.ua/pub/files/40/62/Aviation_policy_RUS.pdf
413. *Програма* економічних реформ на 2010-2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://www.president.gov.ua/content/ker-program.html>.
414. *Проект* «Концепції створення та впровадження комплексної автоматизованої системи надання соціальних гарантій, пільг, послуг та виплат населенню України на основі застосування електронної картки «Електронне соціальне посвідчення»». – Лист Міністерства праці та соціальної політики України від 04 жовтня 2010 р. № 1057/0/14-10/16 та Міністерства транспорту та зв'язку України від 07 жовтня 2010 р. № 47518/0/7-10. – 17 с.
415. *Проект* наказу Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства праці та соціальної політики України «Про затвердження Порядку здійснення розрахунків з перевізниками за надані окремим категоріям громадян пільги з проїзду залізничним, водним, повітряним або автомобільним транспортом міжміського сполучення за листами талонів» [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://www.mlsp.gov.ua/control/uk/publish/article>.
416. *Проект* Прогнозу економічного і соціального розвитку України на 2011-

2015 рр. – Київ, вересень 2010 р.

417. *Перспект емісії облігацій. Державне територіально-галузеве об'єднання «Південна залізниця»* 31.12.2012 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.swrailway.gov.ua/file/article/126/zvit_2012.pdf
418. *Протасова Л. Г.* Управление качеством в сфере услуг: Монография / Л. Г. Протасова, О. В. Плиска. – Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2010. – 176 с.
419. *Пчелинцев А. Д.* Методы определения сравнительного рейтинга экономического состояния промышленных предприятий / А. Д. Пчелинцев, В. А. Пчелинцев // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. – 2010. – № 3 (2). – с. 583–593 [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99999999_West_2010_3\(2\)/37.pdf](http://www.unn.ru/pages/issues/vestnik/99999999_West_2010_3(2)/37.pdf)
420. *Радулов Д. Д.* Применение таксономического метода для оценки влияния внешних факторов конкурентоспособности предприятия / Д. Д. Радулов // Бізнес Інформ. – 2014. – № 2. – С. 193–299.
421. *Разработка* целевой модели рынка железнодорожных услуг Украины: 3 этапа. – К.: АТ KERNEY, 2011. – 1 этап: отчет – 247 с., приложения; 2 этап: отчет – 233 с., приложения; 3 этап: отчет – 125 с., приложения.
422. *Разумов В. И.* Категориальный аппарат в современном естествознании / В. И. Разумов, В. П. Сизиков // Философия науки. – № 1 (20). – 2004. – С. 3–29.
423. *Разумова К. М.* Маркетингові стратегії забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізницях України / К. М. Разумова // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2012. – № 25 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/3141/3099>
424. *Разумова К. М.* Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті: Автореф. дис... д. е. н.: 08.00.03 / Разумова Катерина Михайлівна: УкрДУЗТ. – Харків, 2015. – 40 с.
425. *Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б.* Современный

- экономический словарь. Изд. 6, пер. и доп. / Борис Абрамович Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – М.: ИНФРА-М, 2008. – 512 с.
426. *Распоряжение* Правительства Российской Федерации от 30.07.2010 г. № 1101-р «Программа Правительства Российской Федерации по повышению эффективности бюджетных расходов» [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://government.consultant.ru/page.aspx?1289149>
427. *Ревуцька О. Є.* Регулювання ціноутворення на залізничному транспорті України: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Ревуцька Олена Євгенівна: ДЕТУТ. – Київ, 2010. – 213 с.
428. *Регламент (ЕС) № 1371/2007* Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року «Про права та обов'язки пасажирів, які користуються залізничним транспортом».
429. *Регламент (ЄС) № 336/2006* Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року «Про імплементацію Міжнародного кодексу з управління безпекою в рамках Співтовариства».
430. *Регламент (ЄС) № 392/2009* Європейського Парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року «Про відповідальність пасажирських перевізників морем у разі морських аварійних подій».
431. *Регламент (ЄС) №1370/2007* Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року «Про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами».
432. *Ременников В. Б.* Управленческие решения. Учебно-методический комплекс. – М.: МИЭМП, 2010. – 141 с.
433. *Реструктуризація та тарифне регулювання залізниць: міжнародний досвід та висновки для України.* – К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій в Україні: Німецька консультативна група з питань економічних реформ, 2001. – 15 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу:
http://www.ier.com.ua/files/publications/Policy_papers/German_advisory_group/2001/o20_ur.pdf
434. *Реформа железных дорог: Сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог.* – Международный банк

- реконструкции и развития / Всемирный банк, 2011. – 555 с.
435. *Решетнікова І. Л.* Етичний маркетинг як концепція маркетингової діяльності / І. Л. Решетнікова // Маркетинг і менеджмент інновацій, 2012, № 4. – С. 91–96.
436. *Родионова Л. Н.* Оценка конкурентоспособности продукции / Л. Н. Родионова, О. Г. Кантор, Ю. Р. Хакимова // Маркетинг России и за рубежом. – № 1. – 2000 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.mavriz.ru/articles/2000/1/53.html>
437. *Розпорядження* Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі» від 14.09.2002 р. № 538-р [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/538-2002-%D1%80>
438. *Розпорядження* Кабінету Міністрів України «Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України до 2020 р.», № 1555-р, від 16 грудня 2009 р.
439. *Розпорядження* Кабінету Міністрів України від 3 червня 2009 р. № 594-р «Про схвалення Стратегії упорядкування системи надання пільг окремим категоріям громадян до 2012 року» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
440. *Розпорядження* Луганської обласної державної адміністрації від 23 серпня 2006 року № 812 «Про Порядок здійснення компенсаційних виплат за пільговий проїзд окремих категорій громадян приміським автомобільним транспортом» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.loga.gov.ua/oda/documents/official>.
441. *Розпорядженням* Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2006 р. № 585-р «Про затвердження плану заходів щодо реалізації Основних напрямів вдосконалення системи соціальних виплат населенню» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
442. *Розробка* бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії на одному з напрямів Київського залізничного вузла (№ 53/2012-ЦТех-156/2012-ЦЮ, № Держреєстрації 0112U006598, 2013 р.).
443. *Розробка* концепції створення єдиної нормативної бази організації пільгових перевезень пасажирів (№ 46-2010Б, № Держреєстрації

0111U005360, 2010 р.).

444. *Розробка* концепції створення єдиної нормативної бази організації пільгових перевезень пасажирів (№ 47-2011Б, № Держреєстрації 0111U005361, 2011–2014 рр.).
445. *Романенко К. М.* Сутність та проблеми становлення державного маркетингу в Україні / К. М. Романенко // *Механізми державного управління*. – № 7. – 2010. – С. 71–73.
446. *Рубенштейн А. Я.* К теории рынков «опекаемых благ» (научный доклад) / А. Я. Рубенштейн. – М.: Институт экономики РАН, 2008. – 63 с.
447. *Рубенштейн А. Я.* Экономика общественных предпочтений. Структура и эволюция социального интереса: Монография / А. Я. Рубенштейн. – СПб.: Алетейя, 2008. – 560 с.
448. *Саати Т.* Аналитическое планирование. Организация систем / Саати Т., Кернс К.; Пер. с англ. Р.Г. Вачнадзе: Под ред. И.А. Ушакова. – М.: Радио и связь, 1991. – 223 с.
449. *Саати Т.* Принятие решений. Метод анализа иерархий / Tomas Saaty. The Analytic Hierarchy Process / Томас Саати; пер. с англ. Р. Г. Вачнадзе. – М.: Радио и связь, 1993. – 315 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.pqm-online.com/assets/files/lib/saaty.pdf>
450. *Савельева Ю. В.* Бизнес-планирование и разработка инвестиционных проектов / Ю. В. Савельева, Е. В. Жирнель. – Петрозаводск, 2007. – 78 с.
451. *Савицька Г. В.* Економічний аналіз діяльності підприємства: навч. посіб. – 2-ге вид., випр. і доп. / Г. В. Савицька. – К.: Знання, 2005. – 662 с.
452. *Савченко Т. Г.* Генезис теорій економічної рівноваги / Т. Г. Савченко // *Економіка і регіон*. – №. 1 (24). – 2010. – С. 198–205.
453. *Савченко Т. Г.* Класифікація моделей економічної рівноваги / Т. Г. Савченко, О. С. Качаєв // *Вісник української академії банківської справи: Науково-практичний журнал*. – № 2 (27). – 2009. – С. 27–37.
454. *Садловська І. П.* Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою: [Монографія] / І. П. Садловська. – К. : П.П. «Сердюк В.Л.», 2011. – 355 с.
455. *Самсонкин В. Н.* Метод статистической закономерности в управлении

- безпеку руху на залізничному транспорті / В. Н. Самсонкин, В. А. Друзь. – Д.: ДонИЖТ, 2005. – 160 с.
456. *Светушков С. Г.* Методи маркетингових досліджень / С. Г. Светушков. – СПб.: Изд-во «ДНК», 2003 – 352 с.
457. *Светушков, М. Г.* Підприємцтво і інновації: Монографія / М. Г. Светушков, С. Г. Светушков. – Ульяновск: УлГТУ, 2010. – 128 с.
458. *Семенова О. В.* Економічні аспекти адаптації приміського пасажирського залізничного транспорту до ринкових умов: дис... к. е. н: 08.00.04 / Семенова Олена Володимирівна; УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 358 с.
459. *Сенча І. А.* Мета і задачі маркетингу соціальних проектів / І. А. Сенча // Економіка будівництва і міського господарства. – 2013, том 9, номер 2. – С. 101–107.
460. *Серебряков Б. Г.* Теорії економічного рівноваги / Б. Г. Серебряков. – М.: Изд-во «Мысль», 1973. – 224 с.
461. *Середньомісячна заробітна плата за видами економічної діяльності за період з початку року у 2013 році* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua/>
462. *Сивограков О. В.* Регіональні пасажирські транспортні системи (Соціально-економічні аспекти) / О. В. Сивограков. – Минск: Наука и техника, 1998. – 136 с.
463. *Системи екологічного керування: Вимоги та настанови щодо застосування (ISO 14001:2004, IDT): ДСТУ ISO 14001:2006.* – [Чинний від 2006–03–13]. – К.: Держстандарт України, 2006. – 17 с.
464. *Системологія на транспорті: Підручник: У 5 кн.* / За заг. ред.. М. Ф. Дмитриченко. – К.: Знання України, 2005. – Кн. I: Основи теорії систем і управління / [Е. В. Гаврилов, М. Ф. Дмитриченко, В. К. Доля, О. Т. Лановий, І. Е. Линник, В. П. Поліщук]. – 344 с.
465. *Сич Є. М.* Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
466. *Сич Є. М.* Конкуренція та конкурентоспроможність на транспортному ринку: методологія аналізу [Текст] / Є. М. Сич, О. В. Бойко, Ю. В. Бігун // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – К:

- Наукове видання, 2012. – Вип. 34. – С. 3-17.
467. Сич Є. М. Закони економіки транспорту: Монографія / Є. М. Сич, В. М. Кислий. – Ніжин: ТОВ «Аспект-Поліграф», 2009. – 160 с.
468. Сич Є. М. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспорту: методологія формування та розвитку / Є. М. Сич, В. П. Ільчук. – К.: Логос, 2006. – 264 с.
469. Сич Є. М. Логістичний підхід як сукупність способів ринкової трансформації залізничного транспорту / Є. М. Сич, В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 14. – К.: ДЕТУТ, 2009. – С. 41–48.
470. Сич Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія / Є. М. Сич, В. П. Гудкова. – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 245 с.
471. 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.
472. 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.
473. Словник іншомовних слів: 23000 слів та термінологічних словосполучень / Уклад. Л. О. Пустовіт та ін. – К.: Довіра, 2000. – 1018 с.
474. Службова інструкція з розрахунку вартості проїзду пасажирів та оформлення проїзних документів у міжнародному сполученні (№ 112-н/2013-ЦТех-194/2013-ЦЮ від 03.12.2013 р., № Держреєстрації 0114U002957, 2013 р.).
475. Сокиринська І. Г. Трансформація теоретичних підходів до забезпечення динамічної рівноваги: історичний аспект / І. Г. Сокиринська // Академічний огляд. – № 2. – 2011. С. 46-52.
476. Соловьев В. И. Методы оптимальных решений / В. И. Соловьев. – М.: Финансовый университет, 2012. – 364 с.
477. Сорокина И. Э. Методы оценки конкурентоспособности хозяйствующих субъектов / И. Э. Сорокина // Маркетинг России и за рубежом. – № 4. –

- 2009 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.mavriz.ru/articles/2009/4/5031.html>
478. *Соціально-економічний стан України: наслідки для народу та держави. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – К.: НВЦ НБУВ [Національна академія наук України. Секція суспільних і гуманітарних наук], 2009. – 687 с.*
479. *Сочнева Е. Н. Роль социальной политики в построении социального государства: автореф. дис.... д-ра экон. наук: 08.00.01 / Сочнева Елена Николаевна. – М., 2009. – 49 с.*
480. *Спільний наказ Міністерства транспорту та зв'язку України та Державної податкової адміністрації від 24.10.2001р. №712/431 «Про затвердження Порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на залізничному транспорті» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.*
481. *Старостина Т. Г. Рынок справочно-правовых услуг как элемент сервисной экономики / Т. Г. Старостина; под ред. д-ра экон. наук Сосуновой Л. А. – Ульяновск, УлГТУ, 2007. – 24 с.*
482. *Статистичний щорічний України за 2009 р. – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2010. – 566 с.*
483. *Статистичний щорічний України за 2013 р. – К.: Державне підприємство «Інформаційно-аналітичне агенство», 2014. – 240 с.*
484. *Степанов Л. В. Моделирование конкуренции в условиях рынка / Л. В. Степанов. – М.: Изд-во «Академия Естествознания», 2009. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.monographies.ru/65>*
485. *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.*
486. *Стрекалова Н. Д. Бизнес-модель как полезная концепция стратегического управления / Н. Д. Стрекалова // Проблемы современной экономики. – № 2 (30). – 2009 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.m-economy.ru/art.php?nArtId=2627>*
487. *Стрелец И. А. Новая экономика и информационные технологии / И. А.*

- Стрелец. – М.: Изд-во «Экзамен», 2003. – 256 с.
488. *Стрелец И. А.* Новая экономика: гипотеза или реальность? / И. А. Стрелец // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 2. – С. 16–23.
489. *Супян В. Б.* США на пути к «новой экономике» / В. Б. Супян // Россия и Америка в XXI веке. Электронный научный журнал [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.rusus.ru>.
490. *Сфера услуг: экономика* / Т. Д. Бурменко, Н. Н. Даниленко, Т. А. Туренко, Л. Г. Ермакова; под ред. д-ра экон. наук Бурменко Т. Д. – М.: Кнорус, 2006. – 322 с.
491. *Сыч Е. Н.* Транспортно-производственные системы: развитие и функционирование: Монография / Е. Н. Сыч; АН УССР, Одес. отд-ние Ин-та экономики. – К.: Наук. думка 1986. – 164 с.
492. *Ташбаев Ы. Э.* Об актуальных вопросах и тенденциях развития логистики [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.adviss.ru/content/view/9/7.
493. *Терьошкіна Н. Є.* Методичні основи формування стратегії розвитку малих транспортних підприємств у сфері пасажирських перевезень: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Терьошкіна Наталія Євгенівна; Національний транспортний ун-т. – К., 2004. – 19 с.
494. *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.
495. *Толковый словарь: Инновационная деятельность. Термины инновационного менеджмента и смежных областей (от А до Я)* / Отв. ред. В. И. Суслов; ИЭОПП СО РАН. – 2-е изд., доп. – Новосибирск: Сиб. науч. изд-во, 2008. – 224 с.
496. *Торопов Б. І.* Передумови впровадження прискореного руху поїздів на напрямку Куми – Дніпропетровськ / Б. І. Торопов, М. Б. Курган, Н. П. Хмелевська // Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – Д., 2012. – Вип. 42. – С. 142–148.
497. *Транспорт і зв'язок* [Електронний ресурс] / Режим доступа: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

498. *Транспорт і зв'язок України – 2011*: Статистичний збірник. – К.: Державна служба статистики України, 2012. – 273 с.
499. *Транспортная логистика: Учебник для транспортных вузов* / Под общей редакцией Л. Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 512 с.
500. *Транспортная система мира: Монография* / Под ред. С. С. Ушакова, Л. И. Василевского. – М.: Изд-во «Транспорт», 1971. – 216 с.
501. *Транспортування. Матеріально-технічне забезпечення та послуги. Суспільний пасажирський транспорт. Визначення якості обслуговування, складання завдань і принципи вимірів: DIN EN 13816:2002.* – [Чинний від 2002–04–17]. – 38 с.
502. *Трегубов В. Н. Современные технологии обеспечения перевозок льготных пассажиров с использованием методов логистики: монография* / В.Н. Трегубов. – Саратов: Сарат. гос. техн. ун-т, 2009. – 288 с.
503. *Трихунков Ф. М. Транспортное производство в условиях рынка. Качество и эффективность* / Ф. М. Трихунков. – М.: Транспорт, 1993. – 355 с.
504. *Трубилин А. И. Конкурентоспособность продукции и предпринимательских структур* / А. И. Трубилин, В. И. Гайдук, В. В. Березенков // Научный журнал КубГАУ. – №75(01). – 2012. – С. 1–13.
505. *Туган-Барановский М. И. Периодические промышленные кризисы* / Михаил Иванович Туган-Барановский. – М., 1997. – 479 с.
506. *Тультаев Т. А. Маркетинг услуг: экономическая энциклопедия* / Тимур Алексеевич Тультаев [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://vocable.ru/dictionary>.
507. *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.
508. *Угода «Про взаємне визнання прав на пільговий проїзд для інвалідів та учасників Великої Вітчизняної війни, а також осіб, прирівняних до них».* Дата підписання Україною: 12 березня 1993 р. Дата набуття чинності для України: 12 березня 1993 р. Зміни до Угоди в Протоколі від 18.09.2003 і в Протоколі від 22.11.2007 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

509. *Указ* Президента України від 10 травня 2006 р. № 359/2006 «Основні напрями вдосконалення системи соціальних виплат населенню» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
510. *Указ* Президента України від 12 березня 2012 р. № 187/2012 «Національний план дій на 2012 р. щодо впровадження Програми економічних реформ на 2010–2014 рр. «Заможне суспільство, конкурентоспроможна економіка, ефективна держава» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/187/2012>.
511. *Указ* Президента України від 13 квітня 2011 р. № 456/2011 «Про Положення про Державне агентство автомобільних доріг України» [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/456/2011>.
512. *Укрзалізниця* в 2013 р.: падіння перевезень та борговий зашморг (додані документи) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2013/08/15/390007/>
513. *Укрзалізниця* очікує на компенсації наданих послуг з перевезення пільговиків [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/326417/ (дата обращения: 18.02.2013).
514. *Укрзалізниця*: відміна курсування певних поїздів не означає втрату транспортного сполучення між містами [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-493/265505/
515. *Управление* окружающей средой: Словарь: ГОСТ Р ИСО 14050–99. – [Принят и введен в действие 1999–02–22]. – Госстандарт России, 2004. – 11 с.
516. *Услуги* транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества (ГОСТ 30594-97, ГОСТ Р 51004-96, ГОСТ Р 51006-96) [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.opengost.ru/iso/>.
517. *Услуги* транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества: ГОСТ Р 51004–1996. – М.: Госстандарт России, 1997. – 12 с.
518. *Ушакова Э. Т.* [Самоорганизационный подход к исследованию сложных экономических систем](#) / Э. Т. Ушакова // [Вестник Томского](#)

государственного университета: Серия «Юридические науки. Экономические науки». – Томск. – 2004. – № 283 (сентябрь). – С. 184-188.

519. Федорова В. О. Системне доопрацювання стратегії автотранспортного підприємства: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Федорова Вікторія Олександрівна. – УкрДАЗТ. – Харків, 2010. – 191 с.
520. Филимонова І. Ю. Оцінка якості роботи автобусів на міських маршрутах (на прикладі міста Горлівка) / І. Ю. Филимонова, Т. Є. Василенко, Д. В. Фесенко // Вісті Автомобільно-дорожнього інституту. – 2011. – № 2 (13). – С. 110–120.
521. Филиппова Р. А. Проблемы анализа конкурентоспособности продукции в условиях модернизации экономики / Р. А. Филиппова [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.sisupr.mrsu.ru/2010-4-analiz/PDF/Filipova.pdf>.
522. Философский энциклопедический словарь / Гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов – М.: Сов. Энциклопедия, 1983. – 840 с [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://dic.academic.ru/>.
523. Финансово-кредитный энциклопедический словарь / Колл. авторов под общ. ред. А. Г. Грязновой. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 1168 с. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.vocable.ru/dictionary/1049/word/gosudarstvenoe-regulirovanie-yekonomiki>.
524. Філіпенко А. С. Глобальні форми економічного розвитку: історія і сучасність / А. С. Філіпенко. – К.: Знання, 2007. – 670 с.
525. Фінансово-економічні показники по пасажирських перевезеннях по Укрзалізниці за 2012, 2013 роки: Статистична довідка. – К.: Укрзалізниця, 2014. – 4 с.
526. Форд Б. Руководство Ernst & Young по составлению бизнес-планов / Брайен Форд, Джей Борнстайн, Патрик Пруэтт; Пер. с англ. – М.: Альпина Паблишерз, 2010. – 258 с.
527. Функциональные требования к авторитетным данным: концептуальная модель: заключительный отчет, декабрь 2008 г. / под ред. Гленна Е. Патона; Рабочая группа ИФЛА по разработке функциональных требований к авторитетным записям и их нумерации (FRANAR); одобрено

- Постоянными комитетами Секции по каталогизации и Секции по классификации и индексированию ИФЛА, март 2009 г.; Международная федерация библиотечных ассоциаций и учреждений, Рос. библиотечная ассоциация; [пер. с англ. О. А. Лаврѐнова]. – Санкт-Петербург: Российская национальная библиотека, 2011. – 115 с.
528. Хануков Е. Д. Транспорт и размещение производства. – М.: Трансжелдориздат, 1956. – 412 с.
529. Харрод Р. Теория экономической динамики / Р. Харрод; [Пер. с англ. В. Е. Маневича] / Под ред. В. Г. Гребенникова. – М.: ЦЭМИ РАН, 2008. – 210 с.
530. Хачатуров Т. С. Экономическая эффективность капитальных вложений / Т. С. Хачатуров. – М.: Экономика, 1964. – 278 с.
531. Хватов В. Ф. Научные основы методов и средств контроля экологического состояния автотранспорта и его воздействия на окружающую среду: автореф. дис. ... докт. техн. наук: 05.11.13. – М., 2007. – 45 с.
532. Хікс Дж. Р. Стоимость и капитал / Дж. Р. Хікс. – М.: Прогресс, 1988. – 488 с.
533. Цал-Цалко Ю. С. Фінансовий аналіз: підручник. / Ю. С. Цал-Цалко. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 566 с.
534. Цветов Ю. М. Проблемы и основные направления реформирования железнодорожного транспорта Украины: монография / Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко и проч. – К.: КУЭТТ, 2007. – 222 с.
535. Цена комфорта // Железные дороги мира. – 2011. – № 11. – С. 41–47; Walmsley I. Modern Railways, 2011, № 2, p. 50–59; материалы компании Passenger Focus [Электронный ресурс] / Режим доступа: www.passengerfocus.org.uk.
536. Цюцюра С. В. Ключові показники ефективності. Принципи розробки ключових показників ефективності для бюджетної сфери С. В. Цюцюра, О. В. Криворучко, М. І. Цюцюра // Управління розвитком складних систем: Збірник наукових праць КНУБА. – Випуск 10. – 2012. – С. 87–91.
537. Чайковский А. А. Рейтинговые оценки и их формирование в отраслевой экономике: Автореферат дис... к. э. н. 08.00.13 – математические и инструментальные методы экономики / Чайковский Андрей Александрович; ГОУ ВПО «Государственный университет управления». –

- Москва, 2008. – 21 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.guu.ru/files/referate/chaykovsky.pdf>
538. *Чаркіна Т. Ю.* Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг: Дис... к. е. н.: 08.00.04 / Чаркіна Тетяна Юріївна: УкрДАЗТ. – Харків, 2013. – 198 с.
539. *Чередниченко О. Ю.* Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту: Дис... к. е. н.: 08.07.04 / Чередниченко Олександр Юрійович: УкрДАЗТ. – Харків, 2004. – 238 с.
540. *Черенько Л. М.* Адресна допомога населенню як інструмент державної соціальної політики по зниженню масштабів бідності в країні [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://geodidakt.ucoz.ru/_ld/0/20_Adresana_Dopomo.pdf
541. *Череп А. В.* Фінансова санація та банкрутство суб'єктів господарювання: навч. посіб. / А. В. Череп. – К.: Кондор, 2006. – 378 с.
542. *Черномордик Д. И.* Экономическая эффективность капитальных вложений и основных фондов железнодорожного транспорта / Д. И. Черномордик. – М.: Транспорт, 1967. – 184 с.
543. *Черноруцкий И. Г.* Методы принятия решений. – СПб.: БХВ Петербург, 2005. – 416 с.
544. *Чернышев Б. Н.* Менеджмент в сервисной экономике: сущность и содержание / Борис Николаевич Чернышев // Проблемы теории и практики управления. – 2004. – № 1. – С. 107-113.
545. *Чеховська М. М.* Механізм організаційно-економічного розвитку залізничного транспорту України: Монографія / М. М. Чеховська. – К.: Кондор-Видавництво, 2012. – 250 с.
546. *Чогут Г. И.* Определение эколого-экономической эффективности использования сельскохозяйственных земель / Г. И. Чогут // Вестник ВГУ. – Серия: Экономика и управление. – 2005. – № 2. – С. 74–78.
547. *Чорний В. В.* Конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень: теорія, методологія, практика: Монографія. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 401 с.
548. *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.
549. Чухно А. А. Постіндустріальна економіка: теорія, практика та їх значення для України / А. А. Чухно. – К.: Логос, 2003. – 617 с.
550. 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.
551. Шаститко А. Е. Новая институциональная экономическая теория: Монография / Андрей Евгеньевич Шаститко. – 3-е. изд., перераб. и доп. – М.: Экономический факультет МГУ, ТЕИС, 2002. – 591 с.
552. 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.
553. Шеер А.-В. Моделирование бизнес процессов / Август-Вильгельм Шеер / Изд. 2-е, перераб. и доп. Пер. с англ. Науч. ред. М. С. Каменнова, А. И. Громов. – М.: Весть-Мета Технология, 2000. – 222 с.
554. Шеремет А. Д. Теория экономического анализа / А. Д. Шеремет, М. И. Баканов. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 416 с. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.e-reading.ws/bookreader.php/135032/Sheremet,_Bakanov_-_Teoriya_ekonomicheskogo_analiza.pdf
555. Шинкаренко В. Г. Вибір напрямків інноваційної діяльності АТП / В. Г. Шинкаренко, О. В. Клепікова // Економіка транспортного комплексу. – Вип. 17. – 2011. – С. 52–61.
556. Шинкаренко В. Г. Оценка и анализ конкурентоспособности автотранспортных услуг / В. Г. Шинкаренко // Економіка транспортного комплексу, 2013. – Вип. 21. – С. 107–124 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-i-analiz-konkurentosposobnosti-avtotransportnyh-uslug>
557. Шинкаренко В. Г. Оценка и анализ конкурентоспособности и качества автотранспортных услуг / В. Г. Шинкаренко, О. Н. Криворучко. – Х.: ХНАДУ, 2001. – 22 с.
558. Шинкаренко В. Г. Факторы конкурентоспособности автотранспортных

- услуг / В. Г. Шинкаренко, О. Н. Криворучко // вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 42. – С. 352–357.
559. Шнейдер М. А. Клиентоориентированность в сегменте пригородных пассажирских перевозок // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 9. – С. 35–39.
560. Шталь Т. В. Социальный маркетинг и социальная ответственность бизнеса: взаимосвязи и результаты / Т. В. Шталь, О. О. Тищенко // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2012. – № 4. – С. 97–104.
561. Шульгіна Л. М. Еволюція наукових поглядів щодо поняття «споживча цінність товару» / Л. М. Шульгіна, В. М. Мельничук // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2011. – № 2. – С. 74–80.
562. Шумпетер Й. Теория экономического развития / предисл. В. С. Автономова. – М.: ЭКСМО, 2007. – 864 с.
563. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др., Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса – М.: УМЦ ЖДТ, 2008. – 996 с.
564. Экономика пассажирского транспорта / Коллектив авторов; под общ. ред. проф. В. А. Персианова. – М.: КНОРУС. – 2012. – 400 с.
565. Экономика транспорта: ученик / Под ред. Т. С. Хачатурова и др. – М.: Изд. Акад. наук СССР, 1959. – 587 с.
566. Экономическая теория: политэкономия / Под. Ред. В. Д. Базилевича. – М.: Рыбари, 2009. – 870 с.
567. Якунин В. И. Государственная конкурентная политика и стимулирование конкуренции в Российской Федерации: Монография / В. И. Якунин, С. С. Сулакшин, Н. Е. Фонарева, К. Ю. Тотьев и др. – в 2-х томах. – Т. 1. М.: Научный эксперт, 2008. – 416 с.
568. Яновський П. О. Пасажирські перевезення / П. О. Яновський . – Київ.: НАУ, 2008. – с. 469.
569. Яновський П. О. Пасажирські перевезення / П. О. Яновський . – Київ.: НАУ, 2012. – с. 436.
570. *A Handbook for Measuring Customer Satisfaction and Service: Quality Report 47* // Transportation Research Board. – 1999. – P. 32.

571. *Agunloye O. O.* Factors influencing the quality of rail transport services in metropolitan Lagos / O. O. Agunloye, Leke Oduwaye // Journal of Geography and Regional Planning. – 2011. – Vol. 4 (2), February. – P. 98–103.
572. *Al-Motawa A. A.* Measuring Commuters' Perception on Service Quality Using SERVQUAL in Public Transportation / Ahmed A. Al-Motawa, Kokku Randheer, Prince J. Vijay // International Journal of Marketing Studies. – 2011. – Vol. 3, № 1, February. – P. 21–34.
573. *Amos B.* The financial performance of non-urban passenger rail services / Bullock Amos, // Transport paper 14. – Washington DC: World Bank, 2007. – 39 p.
574. *Association* agreement between the European Union and its member states, of the one part, and Ukraine, of the other part. – Brussels, 15.5.2013: COM(2013) 290 final. – 2228 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: https://www.dropbox.com/s/6etxfsz847y8r3l/Association_agreement_full.pdf
575. *Bridgeland D. M., Zahavi R.* Business modeling: a practical guide to realizing business value. – Morgan Kaufmann, 2009 – 387 p.
576. *Brown S.* Estimating the price sensitivity of long distance coach passengers in Scotland [Электронный ресурс] / Steve Brown. – The Competition Commission, 2008. – Режим доступа: http://www.competition-commission.org.uk/assets/competitioncommission/docs/pdf/non-inquiry/our_role/analysis/price_sensitivity.
577. *Cavana R.* Developing zones of tolerance for managing passenger rail service quality / R. Cavana, L. Corbett, Y. Lo // International Journal of Quality and Reliability Management. – 2007. – Vol. 24, № 1. – P. 7–31.
578. *Charney S. D.* Short Run Cost Functions for Class II Railroads / Sidhu Due Charney // Logistics and Transportation Review. – 1977. – № 17. – P. 345–359.
579. *Daiva Griškevičienė, Algirdas Griškevičius.* Sustainability of vilnius public transport system by the integration of all modes of passenger conveyance // Transport Systems. – Session 3. – P. 104–111 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.tsi.lv/Research/Conference/RelStat_06/Proceeding_RelStat_06/ED_Session3_06.pdf

580. *Daron Acemoglu, Simon Johnson, James Robinson. Institutions As The Fundamental Cause Of Long-Run Growth. – NBER Working Paper Series, 2004. – 111 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.nber.org/papers/w10481.pdf>*
581. *Do Financial crises have lasting effects on trade? // World Economic Outlook (WEO). Recovery, Risk, and Rebalancing. International Monetary Fund. – 2010. – October [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/02/pdf/c4.pdf#ae>.*
582. *Dolnicar S. Marketing in non-profit organizations: an international perspective / Sara Dolnicar, Katie Lazarevski. – University of Wollongong Research Online, 2009. – 32 p.*
583. *Eboli L. A New Customer Satisfaction Index for Evaluating Transit Service Quality / Laura Eboli, Gabriella Mazzulla // Journal of Public Transportation. – 2009. – Vol. 12, № 3. – P. 21–37.*
584. *Eboli L. A Service Quality experimental measure for public transport / Laura Eboli, Gabriella Mazzulla // European Transport [Trasporti Europei]. – 2006. – № 34. – P. 42–53.*
585. *Economic impact of public transportation investment / Prepared for: American Public Transportation Association Prepared by: G. Weisbrod, A. Reno. – October, 2009. – 74 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/economic_impact_of_public_transportation_investment.pdf*
586. *Eddy Y. Zeng, Jing You and Hefa Cheng. Balance between economic growth and environmental protection: sustainability through better science // Journal of Environmental Monitoring. – 13. – 2011. – P. 787–788.*
587. *Emine Boz. Can Miracles Lead to Crises? The Role of Optimism in Emerging Markets Crises: IMF Working Paper. – IMF Institute, September 2007. – 36 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2007/wp07223.pdf>*
588. *Estimating the demand impacts of new rolling stock / Rob Sheldon, Chris Heywood, Andrew Meaney, Nicole Robins, Mark Wardman. – Association for European Transport and contributors, 2006.*

589. *European Standard EN 13816:2002 Transportation – Logistics and services – Public Passenger transport – Service quality definition, targeting and measurement* / European Standard. – Brussels, 2002. – 37 p.
590. *Expense* // Government Finance Statistics Manual 2001 (GFSM 2001). Ordering Information. International Monetary Fund. – 2001. – December 19 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/gfs/manual/pdf/ch6.pdf>
591. *Gudkova V. P.* Diagnostics of competitive ability by retroactive effect method / V. P. Gudkova // *Nauka I Studia*. – NR 2 (72). – 2013. – P. 31–36.
592. <http://www.minfin.gov.ua/>.
593. <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
594. <http://www.wto.org/>.
595. <http://zakon.rada.gov.ua>.
596. *ISO 9000:2005 Quality management systems* [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.iso.org/iso/home.html>.
597. *Jain S.* Measuring Service Quality: SERVQUAL vs. SERVPERF Scales / Jain Sanjay, Garima Gupta. // *VIKALPA*. – April–June, 2004. – Vol. 29, № 2. – P. 26–37.
598. *Ken Gwilliam.* Public Transport in the Developing World – Quo Vadis?. – The World Bank, 2003. – 15 p. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo6_papers/thredbo6-plenary-Gwilliam.pdf
599. *Key positions of European Passenger Rail Authorities* / INTER–Regio–Rail; German Association of Passenger Rail Authorities (BAG-SPNV). – 15 November, 2011. – P. 3.
600. *Kido E. M.* Aesthetic aspects of railway stations in Japan and Europe, as a part of «Context sensitive design for railways» / Ewa Maria Kido // *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*. – 2005. – Vol. 6. – P. 4381–4396.
601. *Kotler P.* Strategies for Introducing Marketing into Non-profit Organizations / P. Kotler // *Journal of Marketing*. – 1979, Vol. 43. – № 1. – P. 37–44.
602. *Ljupko Šimunović, Davor Brgić, Huska Sadić.* Croatia Choice of an Optimal

- Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study // Šimunović Lj. et al. Choice of an Optimal Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study. – P. 54–63 [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203\(1\)_5.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203(1)_5.pdf)
603. *Manual For Evaluation Of Industrial Projects*. – UNIDO (United Nations Industrial Development Organization). – Vienna, 1986. – 140 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.unido.org/fileadmin/user_media/Publications/download/Manual_for_Evaluation_of_Industrial_Proj ects.pdf.
604. *Matthew Doherty*. Funding public transport development through land value capture programs. – Institute for Sustainable Futures, 2005. – 30 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.cooperativeindividualism.org/doherty-matthew_land-value-capture.pdf
605. *Mohring H*. Optimisation and scale economies in urban bus transport / H.Mohring // *American Economic Review*. – 1972. – № 62. – P. 591–604.
606. *Mozes W*. Demand for travel / W. Mozes, P. Williamson // *Theory and measurement*. – Lexington: Massachussets, 1970. – P. 22–41.
607. *Nikki Laffel*. Promoting Public Transportation for Sustainable Development. – May 8, 2006, WWS 402–404 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.princeton.edu/~mauzeral/wws402d_s06/Laffel.pdf
608. *Osterwalder A*. The business model ontology. A proposition in a design science approach // *Universite de Lausanne Ecole des hautes etudes commerciales*, 2004. – 169 p.
609. *Paltsev S*. Moving from Static to Dynamic General Equilibrium Economic Models (Notes for a beginner in MPSGE): Joint Program on the Science and Policy of Global Change Massachusetts Institute of Technology June, 1999 (Revision April, 2004). – Technical Note №. 4. – June 2004. – 47 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://web.mit.edu/paltsev/www/docs/move04.pdf>.
610. *Pavel Stoyanov, Plamena Gagova*. Some implementation of quality of public

- transport // Transport Problems. – 2012. – Volume 7 Issue 2. – P. 37–41 [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203\(1\)_5.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae5IJTTE_Vol%203(1)_5.pdf)
611. *Polterovich Victor*. Institutional Trap. – CEMI Working Paper Series, 2007. – 16 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://mp.ra.ub.uni-muenchen.de/20595/1/InstitTrap-11-11-07.pdf>.
612. *Public Transport Development: Research themes* [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.vref.se/thefutprogramme/researchthemes/publictransportdevelopment.4.6a462c7912efb9dc85f80002387.html>
613. *Public transport for Perth in 2013 / Mapping out the future for Perth is Public transport network. Draft For Consultation.* – State of Western Australia Published by the Department of Transport, July 2011. – 44 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.transport.wa.gov.au/mediaFiles/ABOUT_P_PT_Plan2031.pdf
614. *Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025: International Association of Public Transport (UITP).* – 12 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.ptx2uitp.org/sites/default/files/UITP-PTstrategy_fullbrochure-EN.pdf
615. *Pullen R. T.* Definition and measurement of quality of service for local public transport management / R. T. Pullen // Transport reviews. – 1993. – Vol. 13, № 3. – P. 247–264.
616. *Rail 21: Sustainable rail systems for a connected Europe / European Rail Research Advisory Council.* – 2006. – 20 p.
617. *Rail Transport and Environment: Facts & Figures / Community of European Railway and Infrastructure Companies.* – 2008. – 40 p.
618. *RailPag: Railway project appraisal guidelines* European Commission, European Investment Bank / European Commission, European Investment Bank. – 2007. – 164 p.
619. *Randall G. Holcombe.* Equilibrium Versus the Invisible Hand // Review of Austrian Economics. – 12. – 1999. – P. 227–243 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.gmu.edu/depts/rae/archives/VOL12_2_1999/holcombe.pdf.

620. *Services as percent of GDP* [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.theglobaleconomy.com>.
621. *Shekhar B.* Importance and the Zone of Tolerance of Passengers' Expectations of Indian Railway Passengers Services by applying RAILQUAL / B. Shekhar, Prasad Devi Raja // *Asian journal of management research*. – 2010. – P. 388–401.
622. *Sik Sumaedi, I Gede Mahatma, Yuda Bakti, Medi Yarmen.* The empirical study of public transport passengers' behavioral intentions: the roles of service quality, perceived sacrifice, perceived value, and satisfaction (case study: paratransit passengers in jakarta, indonesia) // *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 2012, 2(1): 83–97 [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.ijtte.com/uploads/2012-03-20/d4c8811d-88a5-92b1p8.pdf>
623. *Situation and Perspectives of the Rail Market TREN/R1/350–2008 Lot 2: Final Report*. – 30 March 2010.
624. *Survey on passengers' satisfaction with rail services: Analytical report the Gallup organization; Flash Eurobarometer Fieldwork*, March 2011. – June 2011.
625. *Teta A.* Gesellschaftsorientiertes Sozialmarketing: ein Loesungskonzept fuer das Drogenproblem / A. Teta. – Bern, Stuttgart, Wien, 1994. – 270 p.
626. *The Investment Evaluation: Policy and Guidelines*. – Published by: The Department of Treasury and Finance, State of Victoria, 1996. – 31 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: [http://www.partnerships.vic.gov.au/CA25708500035EB6/WebObj/InvestmentValuationPolicy/\\$File/InvestmentValuationPolicy.pdf](http://www.partnerships.vic.gov.au/CA25708500035EB6/WebObj/InvestmentValuationPolicy/$File/InvestmentValuationPolicy.pdf).
627. *The new Palgrave dictionary of economics and the law* edited by Peter Newman. – 3, P–Z. – 10 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.econ.brown.edu/fac/allan_feldman/AMF%20Significant%20Published%20Papers/Pareto%20Optimality.pdf
628. *The Past and Future of U.S. Passenger Rail Service* / The Congress of the United States. – Congressional Budget Office, September 2003. – 53 p.
629. *Thematic Research: Passenger transport* / European Commission DG Energy and Transport. Transport Research Knowledge Centre. – 2009. – 78 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201002/20100215_145725_14673_TRS%20Passenger

630. *Theodore Tsekeris*. Consumer Demand Analysis of Complementarities and Substitutions in the Greek Passenger Transport Market. – Centre Of Planning And Economic Research. – № 94. – September 2007. – 35 p. 195–228 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.kepe.gr/pdf/D.P/dp_94.pdf
631. *Thompson L*. A vision for railways for 2050 / L. Thompson // Transport and innovation: unleashing the potential, 2010 International Transport Forum, on 26–28 May in Leipzig, Germany. – 2010. – № 4. – 33 p.
632. *Todd Litman*. Critical Analysis of Conventional Transport Economic Evaluation // Victoria Transport Policy Institute. – 6 June 2013. – 27 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.vtpi.org/crit_econ_eval.pdf
633. *Toichiro Asada*, Willi Semmler, Andreas J Novak. Endogenous growth and the balanced growth equilibrium // Research in Economics. – Volume 52. – Issue 2. – 1998. – P. 189–212.
634. *Transport RTD programme* [Электронный ресурс] / European Commission 4th Framework Programme. – Режим доступа: <http://cordis.europa.eu/transport/src/outline.htm>.
635. *Werner Behrens*, Peter M. Hawranek. Manual For The Preparation Of Industrial Feasibility Studies: Newly revised and expanded edition. – UNIDO (United Nations Industrial Development Organization). – Vienna, 1991. – 293 p. [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.bfm-ua.com/Part_1.pdf, http://www.bfm-ua.com/Part_2.pdf.
636. *Wu Karen* Passenger Satisfaction and Repurchase Intention in Taking Novelty Transportation: An Application of Experiential Model / Karen Wu, Lily I.F. Chen. – Taiwan: Hsing Wu College. – 12 p.
637. *Yannis Tyrinopoulos*, Georgia Aifadopoulou. A complete methodology for the quality control of passenger services in the public transport business // European Transport / Trasporti Europei. – № 38 (2008). – P. 1–16 [Электронный ресурс] / Режим доступа: http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/5965/1/Tyrinopoulos_Aifadopoulou_ET38.pdf

638. *Yatskiv I.* The system of monitoring the quality of the passenger terminal services / Irina Yatskiv, Varia Gromule // Transbaltica 2011 The 7th International Conference. – Vilnius, May 5–6 2011. – P. 57–63.
639. *Zeithaml V. A.* Delivering quality service: balancing customer perceptions and expectations / V. A. Zeithaml, A. Parasuraman, L.L. Berry. – New York: The Free Press, 1990.

ДОДАТОК А

Матриці попарних порівнянь для ринку транспортного обслуговування населення з урахуванням квазісервісного підходу

Таблиця А.1. Кваліметрична шкала Т. Сааті [449, с. 53]

Відносна важливість (бали)	Визначення	Пояснення
1	Однакова значимість	Дві дії утворюють однаковий внесок у досягнення мети
3	Деяке переважання значущості однієї дії перед іншою (слабка значущість)	Досвід і судження дають легку перевагу одній дії перед іншою
5	Істотна або сильна значимість	Досвід і судження дають сильну перевагу одній дії перед іншою
7	Дуже сильна або очевидна значимість	Перевага однієї дії перед іншою дуже суттєва
9	Абсолютна значимість	Свідчення на користь переваги однієї дії іншої найвищою мірою переважні
2,4,6,8	Проміжні значення між сусідніми значеннями шкали	Ситуація, коли необхідно компромісне рішення
Обернені величини наведених вище чисел	Якщо дії i при порівнянні з дією j приписується одне з наведених вище чисел, то дії j при порівнянні з i приписується зворотне значення	Обгрунтоване припущення
Раціональні значення	Відносини, що виникають в заданій шкалі	Якщо постулювати узгодженість, то для отримання матриці потрібно n числових значень

Таблиця А.2. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 2 («Сили») за критерієм «Забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень з урахуванням квазісервісного підходу»

Забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень з урахуванням квазісервісного підходу	Виробничі можливості	Купівельна спроможність	Зовнішня зацікавленість	Компоненти власного вектора локальних пріоритетів (W)
Виробничі можливості	1	3	9	0,629
Купівельна спроможність	1/3	1	5	0,307
Зовнішня зацікавленість	1/9	1/5	1	0,064
Максимальне власне значення обернено-симетричної матриці попарних порівнянь	$\lambda_{max} = 3,028$			
Індекс узгодженості	$^2\hat{O} = 0,014$			

Таблиця А.3. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 3 («Суб'єкти») за критерієм «Купівельна спроможність»

Купівельна спроможність	Пасажири	Держава	Зацікавлені особи	Транспортні підприємства	W
Пасажири	1	3	7	9	0,564
Держава	1/3	1	3	5	0,263
Зацікавлені особи	1/7	1/3	1	3	0,127
Транспортні підприємства	1/9	1/5	1/3	1	0,046
$\lambda_{max} = 4,087, ^2\hat{O} = 0,029$					

Таблиця А.4. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 3 («Суб'єкти») за критерієм «Виробничі можливості»

Виробничі можливості	Транспортні підприємства	Держава	Зацікавлені особи	Пасажири	W
Транспортні підприємства	1	3	5	9	0,483
Держава	1/3	1	5	7	0,357
Зацікавлені особи	1/5	1/5	1	3	0,118
Пасажири	1/9	1/7	1/3	1	0,042
$\lambda_{max} = 4,175, ^2\hat{O} = 0,058$					

**Таблиця А.5. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 3
(«Суб'єкти») за критерієм «Зовнішня зацікавленість»**

Зовнішня зацікавленість	Держава	Зацікавлені особи	Транспортні підприємства	Пасажири	<i>W</i>
Держава	1	5	7	9	0,590
Зацікавлені особи	1/5	1	3	5	0,247
Транспортні підприємства	1/7	1/3	1	3	0,119
Пасажири	1/9	1/5	1/3	1	0,044
$\lambda_{max} = 4,170, \text{ }^2O = 0,057$					

Таблиця А.6. Вектор пріоритетів 3 рівня («Суб'єкти»)

Суб'єкти	Компоненти власного вектора локальних пріоритетів			Вектор пріоритетів
	виробничі можливості	купівельна спроможність	зовнішня зацікавленість	
	0,629	0,307	0,064	
Транспортні підприємства	0,483	0,046	0,119	0,326
Пасажири	0,042	0,564	0,044	0,202
Держава	0,357	0,263	0,590	0,343
Зацікавлені особи	0,118	0,127	0,247	0,090

Таблиця А.7. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 4 («Цілі») за суб'єктом «Транспортні підприємства»

Транспортні підприємства	Економічна ефективність	Споживча цінність	Суспільна корисність	<i>W</i>
Економічна ефективність	1	5	7	0,696
Споживча цінність	1/5	1	3	0,225
Суспільна корисність	1/7	1/3	1	0,079
$\lambda_{max} = 3,065, \text{ }^2O = 0,022$				

Таблиця А.8. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 4 («Цілі») за суб'єктом «Пасажири»

Пасажири	Споживча цінність	Економічна ефективність	Суспільна корисність	<i>W</i>
Споживча цінність	1	7	7	0,778
Економічна ефективність	1/7	1	1	0,111
Суспільна корисність	1/7	1	1	0,111
$\lambda_{max} = 3,001, \text{ }^2O = 0,0003$				

Таблиця А.9. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 4 («Цілі») за суб'єктом «Держава»

Держава	Суспільна корисність	Економічна ефективність	Споживча цінність	W
Суспільна корисність	1	3	7	0,589
Економічна ефективність	1/3	1	5	0,339
Споживча цінність	1/7	1/5	1	0,072
$\lambda_{max} = 3,065, \text{ } ^2O = 0,022$				

Таблиця А.10. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 4 («Цілі») за суб'єктом «Зацікавлені особи»

Зацікавлені особи	Суспільна корисність	Економічна ефективність	Споживча цінність	W
Суспільна корисність	1	3	9	0,576
Економічна ефективність	1/3	1	7	0,369
Споживча цінність	1/9	1/7	1	0,055
$\lambda_{max} = 3,080, \text{ } ^2O = 0,027$				

Таблиця А.11. Вектор пріоритетів 4 рівня («Цілі»)

Цілі	Компоненти власного вектора локальних пріоритетів				Вектор пріоритетів
	транспортні підприємства	пасажери	держава	зацікавлені особи	
	0,326	0,202	0,343	0,090	
Економічна ефективність	0,696	0,111	0,339	0,576	0,417
Споживча цінність	0,225	0,778	0,072	0,369	0,288
Суспільна корисність	0,079	0,111	0,589	0,055	0,255

Таблиця А.12. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 5 («Контрастні сценарії») за критерієм «Економічна ефективність»

Економічна ефективність	Повноплатність	Комплексне надання	Індивідуальне споживання	Масове надання	Суспільно-достатня якість	Пільгове придбання	<i>W</i>
Повноплатність	1	3	3	5	7	9	0,329
Комплексне надання	1/3	1	1	3	7	9	0,250
Індивідуальне споживання	1/3	1	1	3	5	9	0,227
Масове надання	1/5	1/3	1/3	1	3	5	0,116
Суспільно-достатня якість	1/7	1/7	1/5	1/3	1	3	0,056
Пільгове придбання	1/9	1/9	1/9	1/5	1/5	1	0,022
$\lambda_{max} = 6,273, \text{ }^2\hat{O} = 0,055$							

Таблиця А.13. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 5 («Контрастні сценарії») за критерієм «Споживча цінність»

Споживча цінність	Комплексне надання	Індивідуальне споживання	Масове надання	Повноплатність	Пільгове придбання	Суспільно-достатня якість	<i>W</i>
Комплексне надання	1	3	3	5	7	9	0,347
Індивідуальне споживання	1/3	1	3	3	5	7	0,240
Масове надання	1/3	1/3	1	3	5	7	0,207
Повноплатність	1/5	1/3	1/3	1	3	5	0,122
Пільгове придбання	1/7	1/5	1/5	1/3	1	3	0,060
Суспільно-достатня якість	1/9	1/7	1/7	1/5	1/3	1	0,024
$\lambda_{max} = 6,394, \text{ }^2\hat{O} = 0,066$							

Таблиця А.14. Матриця попарних порівнянь для елементів рівня 5 («Контрастні сценарії») за критерієм «Суспільна корисність»

Суспільна корисність	Масове надання	Суспільно-достатня якість	Пільгове придбання	Комплексне надання	Повноплатність	Індивідуальне споживання	<i>W</i>
Масове надання	1	3	3	3	5	7	0,297
Суспільно-достатня якість	1/3	1	1	1	5	7	0,207
Пільгове придбання	1/3	1	1	1	5	9	0,261
Комплексне надання	1/3	1	1	1	3	5	0,144
Повноплатність	1/5	1/5	1/5	1/3	1	3	0,066
Індивідуальне споживання	1/7	1/7	1/9	1/5	1/3	1	0,025
$\lambda_{max} = 6,262$, $^2\hat{O} = 0,052$							

Таблиця А.15. Вектор пріоритетів 5 рівня («Контрастні сценарії»)

Контрастні сценарії	Компоненти власного вектора локальних пріоритетів			Вектор пріоритетів	Ранг
	економічна ефективність	споживча цінність	суспільна корисність		
	0,417	0,288	0,255		
Комплексне обслуговування	0,250	0,207	0,297	0,241	1
Повноплатність	0,329	0,122	0,066	0,189	2
Масове надання	0,116	0,207	0,297	0,184	3
Індивідуальне споживання	0,227	0,240	0,025	0,170	4
Суспільно-достатня якість	0,056	0,024	0,207	0,083	5
Пільгове придбання	0,022	0,060	0,261	0,076	6

ДОДАТОК Б

Показники соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів залізницями

Таблиця Б.1. Відсоток покриття по пасажирських перевезеннях залізниць за видами сполучення
(2013 р., складено за даними [525])

Показник			ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорту
Пасажирообіг, млн пас. км	всього		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6347,9	15991,1	48875,7
	далеке	міжнародне	445,5	199,3	536,3	1878,2	1388,0	2890,8	7338,1
		внутрішнє	1359,4	2693,4	5530,7	5298,5	2687,0	7441,8	25010,8
		разом	1804,9	2892,7	6067,0	7176,7	4075,0	10332,6	32348,9
	приміське		1764,9	2746,5	1357,2	2726,8	2273,0	5658,5	16526,8
Структура пасажирообігу за видами сполучення, %	всього		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	далеке	міжнародне	12,5	3,5	7,2	19,0	21,9	18,1	15,0
		внутрішнє	38,1	47,8	74,5	53,5	42,3	46,5	51,2
		разом	50,6	51,3	81,7	72,5	64,2	64,6	66,2
	приміське		49,4	48,7	18,3	27,5	35,8	35,4	33,8
Структура пасажирообігу залізниць, %	всього		7,3	11,5	15,2	20,3	13	32,7	100
	далеке	міжнародне	6,1	2,7	7,3	25,6	18,9	39,4	100
		внутрішнє	5,4	10,8	22,1	21,2	10,7	29,8	100
		разом	5,6	8,9	18,8	22,2	12,6	31,9	100
	приміське		10,7	16,6	8,2	16,5	13,8	34,2	100
Відсоток покриття, %	всього		39,60	30,09	46,88	65,12	43,19	63,18	49,83
	далеке	міжнародне	115,25	156,46	210,30	199,85	128,37	188,72	167,74
		внутрішнє	39,13	32,11	40,00	44,33	35,12	41,13	38,83
		разом	59,24	41,23	54,96	83,37	63,76	80,05	66,36

	приміське	6,17	10,26	13,92	15,87	7,94	17,08	11,88

Таблиця Б.2. Відсоток покриття по пасажирських перевезеннях залізниць за видами сполучення
(2013 р., складено за даними [525])

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
1		2	3	4	5	6	7	8
Доход, тис. грн	всього	608151	668085	790376	1437287	980981	2168414	6653294
	далеке	міжнародне	294559	163126	250065	807840	565472	1250450
		внутрішнє	278502	423025	494118	534731	349036	760812
		разом	573061	586151	744183	1342571	914508	2011262
	приміське	35090	81934	46193	94716	66473	157152	481558
Експлуатаційні витрати, тис. грн	всього	1535868	2220271	1685933	2207292	2271530	3432294	13353188
	далеке	міжнародне	255589	104263	118908	404217	440490	662610
		внутрішнє	711806	1317401	1235164	1206137	993724	1849741
		разом	967395	1421664	1354072	1610354	1434214	2512351
	приміське	568473	798607	331861	596938	837316	919943	4053138
Фінансовий результат, тис. грн	всього	-927717	-1552186	-895557	-770005	-1290549	-1263880	-6699894
	далеке	міжнародне	38970	58863	131157	403623	124982	587840
		внутрішнє	-433304	-894376	-741046	-671406	-644688	-1088929
		разом	-394334	-835513	-609889	-267783	-519706	-501089
	приміське	-533383	-716673	-285668	-502222	-770843	-762791	-3571580
Амортизаційні відрахування, тис. грн	всього	219629	317499	241088	315643	324829	490818	1909506
	далеке	міжнародне	36549	14910	17004	57803	62990	94753
		внутрішнє	101788	188388	176628	172478	142103	264513
		разом	138337	203298	193632	230281	205093	359266
	приміське	81292	114201	47456	85362	119736	131552	579599

Продовження табл. Б.2

1			2	3	4	5	6	7	8
Чистий грошовий потік, тис. грн	всього		-708088	-1234687	-654469	-454362	-965720	-773062	-4790388
	далеке	міжнародне	75519	73773	148161	461426	187972	682593	1629444
		внутрішнє	-331516	-705988	-564418	-498928	-502585	-824416	-3427851
		разом	-255997	-632215	-416257	-37502	-314613	-141823	-1798407
	приміське		-452091	-602472	-238212	-416860	-651107	-631239	-2991981
Співвідношення вигід і витрат, %	всього		46,20	35,11	54,7	75,98	50,39	73,72	58,14
	далеке	міжнародне	134,48	182,56	245,39	233,20	149,79	220,21	195,73
		внутрішнє	45,65	37,47	46,68	51,73	40,98	47,99	45,31
		разом	69,12	48,11	64,13	97,28	74,40	93,41	77,44
	приміське		7,20	11,97	16,24	18,51	9,26	19,93	13,86
Рентабельність грошового потоку, %	всього		-53,80	-64,89	-45,3	-24,02	-49,61	-26,28	-41,86
	далеке	міжнародне	34,48	82,56	145,39	133,20	49,79	120,21	95,73
		внутрішнє	-54,35	-62,53	-53,32	-48,27	-59,02	-52,01	-54,69
		разом	-30,88	-51,89	-35,87	-2,72	-25,60	-6,59	-22,56
	приміське		-92,80	-88,03	-83,76	-81,49	-90,74	-80,07	-86,14

Таблиця Б.3. Кваліметрична шкала Харрінгтона

(складено за [432, с. 80], [212, с. 43])

Бальні оцінки	Содержательное описание градаций (лінгвістичні оцінки)	Формальна оцінка лінгвістичної інформації
5	Очень высокая	0,80 – 1,00
4	Высокая	0,64 – 0,80
3	Средняя	0,37 – 0,64
2	Низкая	0,20 – 0,37
1	Очень низкая	0,00 – 0,20

Таблиця Б.4. Ефективність використання ресурсів залізниць при перевезенні пасажирів (2013 р., складено за [378, 173])

Показник		Значення показника
Вантажообіг, млн ткм		224017,8
Пасажирообіг, млн пас. км		48875,7
Приведений вантажообіг, млн прив. ткм		321769,2
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		482,9
Доход, тис. грн		6653294
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км		21640,4
у т.ч. електрифікованих, км		9878
Середньооблікова кількість працівників, тис. осіб		363
у т.ч. віднесена на пасажирські перевезення, осіб		110277
віднесена на вантажні перевезення, осіб		252723
Пасажиро-напруженість	за пасажирообігом, млн пас. км / км	2,26
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км	22,31
Продуктивність праці	за пасажирообігом, тис. пас. км / особу	443,21
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / особу	4,38
	за доходом, тис. грн / особу	60,33

Таблиця Б.5. Пасажиронапруженість залізниць

(2013 р., складено за даними [525, 378, 173])

Показник		Пасажиро- обіг, млн пас. км	Обсяг пасажирських перевезень, тис пас.	Пасажиро- напруженість за пасажиро- обігом, млн пас. км / км	Пасажиро- напруженість за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км
ДП «Донецька залізниця»	всього	3569,8	57223,5	1,27	20,36
	далеке	1804,9	10091,1	0,64	3,59
	приміське	1764,9	47132,4	0,63	16,77
ДТГО «Львівська залізниця»	всього	5639,2	69103,5	1,26	15,49
	далеке	2892,7	13359,1	0,65	3
	приміське	2746,5	55744,4	0,62	12,5
ДП «Одеська залізниця»	всього	7424,2	46335,7	1,82	11,38
	далеке	6067	19172,2	1,49	4,71
	приміське	1357,2	27163,5	0,33	6,67
ДП «Придніпровська залізниця»	всього	9903,5	86014,8	3,09	26,88
	далеке	7176,7	21690,7	2,24	6,78
	приміське	2726,8	64324,1	0,85	20,1
ДП «Південна залізниця»	всього	6347,9	78204,8	2,35	28,96
	далеке	4075	19196,0	1,51	7,11
	приміське	2273	59008,8	0,84	21,86
ДТГО «Південно- Західна залізниця»	всього	15991,1	145970,6	3,63	33,18
	далеке	10332,6	38493,1	2,35	8,75
	приміське	5658,5	107477,5	1,29	24,43
В цілому по залізничному транспорті	всього	48875,7	482852,8	2,26	22,31
	далеке	32348,9	122002,2	1,49	5,64
	приміське	16526,8	360850,6	0,76	16,68

Таблиця Б.6. Середня вартість пасажирських перевезень залізниць і вартість вигод споживача (2013 р., складено за даними [525])

Показник		Доходи від перевезень, тис. грн	Обсяг пасажирських перевезень, тис пас.	Середня вартість перевезення, грн / пас.	Вартість вигод, коп.
ДП «Донецька залізниця»	всього	608151	57223,5	10,63	20,33
	далеке	573061	10091,1	56,79	—
	приміське	35090	47132,4	0,74	—
ДТГО «Львівська залізниця»	всього	668085	69103,5	9,67	18,49
	далеке	586151	13359,1	43,88	—
	приміське	81934	55744,4	1,47	—
ДП «Одеська залізниця»	всього	790376	46335,7	17,06	32,62
	далеке	744183	19172,2	38,82	—
	приміське	46193	27163,5	1,70	—
ДП «Придніпровська залізниця»	всього	1437287	86014,8	16,71	31,95
	далеке	1342571	21690,7	61,9	—
	приміське	94716	64324,1	1,47	—
ДП «Південна залізниця»	всього	980981	78204,8	12,54	23,98
	далеке	914508	19196,0	47,64	—
	приміське	66473	59008,8	1,13	—
ДТГО «Південно-Західна залізниця»	всього	2168414	145970,6	14,86	28,41
	далеке	2011262	38493,1	52,25	—
	приміське	157152	107477,5	1,46	—
В цілому по залізничному транспорту	всього	6653294	482852,8	13,78	26,35
	далеке	6171736	122002,2	50,59	—
	приміське	481558	360850,6	1,33	—

Таблиця Б.7. Абсолютна та відносна вартість однієї пасажиро-години (2013 р., складено за даними [525])

Показник		Середня вартість перевезення, грн / пас.	Середня тривалість поїздки		Структура обсягу пасажирських перевезень, %	Вартість пасажиро-години	
			хв.	год.		абсолютна, грн / год.	відносна (по відношенню до вартості робочого часу), %
ДП «Донецька залізниця»	всього	10,63	109	1,82	100	5,84	29,83
	далеке	56,79	303	5,05	17,6	11,25	57,47
	приміське	0,74	68	1,13	82,4	0,65	3,32
ДТГО «Львівська залізниця»	всього	9,67	113	1,89	100	5,12	26,16
	далеке	43,88	303	5,05	19,3	8,69	44,39
	приміське	1,47	68	1,13	80,7	1,3	6,64
ДП «Одеська залізниця»	всього	17,06	165	2,75	100	6,2	31,67
	далеке	38,82	303	5,05	41,4	7,69	39,29
	приміське	1,7	68	1,13	58,6	1,5	7,66
ДП «Придніпровська залізниця»	всього	16,71	127	2,12	100	7,88	40,26
	далеке	61,9	303	5,05	25,2	12,26	62,63
	приміське	1,47	68	1,13	74,8	1,3	6,64
ДП «Південна залізниця»	всього	12,54	126	2,09	100	6	30,65
	далеке	47,64	303	5,05	24,5	9,43	48,18
	приміське	1,13	68	1,13	75,5	1	5,11
ДТГО «Південно-Західна залізниця»	всього	14,86	130	2,16	100	6,88	35,15
	далеке	52,25	303	5,05	26,4	10,35	52,88
	приміське	1,46	68	1,13	73,6	1,29	6,59
В цілому по залізничному транспорту	всього	13,78	127	2,12	100	6,5	33,21
	далеке	50,59	303	5,05	25,3	10,02	51,19
	приміське	1,33	68	1,13	74,7	1,18	6,03

Таблиця Б.8. Співвідношення доходів від пасажирських перевезень залізниць та обсягу виробництва продукції всіх видів економічної діяльності (2013 р., складено за даними [525, 45, 44, 56])

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	Всього
Випуск продукції всіх видів економічної діяльності, млн грн		–	–	–	–	–	–	3451236
Валова додана вартість (ВДВ) всіх видів економічної діяльності, млн грн		–	–	–	–	–	–	1454931
Доходи, тис. грн	всього	608151	668085	790376	1437287	980981	2168414	6653294
	далеке	294559	163126	250065	807840	565472	1250450	3331512
		278502	423025	494118	534731	349036	76812	2840224
		573061	586151	744183	1342571	914508	2011262	6171736
	приміське	35090	81934	46193	94716	66473	157152	481558
Співвідношення доходів та випуску продукції, грн / тис. грн	всього	0,18	0,19	0,23	0,42	0,28	0,63	1,93
	далеке	0,09	0,05	0,07	0,23	0,16	0,36	0,97
		0,08	0,12	0,14	0,15	0,1	0,02	0,82
		0,17	0,17	0,22	0,39	0,26	0,58	1,79
	приміське	0,01	0,02	0,01	0,03	0,02	0,05	0,14
Співвідношення доходів та ВДВ, грн. / тис. грн	всього	0,42	0,46	0,54	0,99	0,67	1,49	4,57
	далеке	0,2	0,11	0,17	0,56	0,39	0,86	2,29
		0,19	0,29	0,34	0,37	0,24	0,05	1,95
		0,39	0,4	0,51	0,92	0,63	1,38	4,24
	приміське	0,02	0,06	0,03	0,07	0,05	0,11	0,33

Таблиця Б.9. Співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень (2013 р., складено за [378, 173, 250, 219])

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
Доходи від перевезення пасажирів, тис. грн		608151	668085	790376	1437287	980981	2168414	6653294
Пасажирообіг, млн пас. км		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6347,9	15991,1	48875,7
Середньооблікова кількість працівників віднесена на пасажирські перевезення, осіб		8054	12724	16751	22345	14323	36080	110277
Середньомісячна заробітна плата, грн		3163	3163	3163	3163	3163	3163	3163
Фонд оплати праці (ФОП), тис. грн		305697,6	482952,1	635801	848126,8	543643,8	1369453	4185673,8
Податок на додану вартість у вартості пасажирських перевезень (ПДВ, 20 %), тис. грн		121630,2	133617	158075,2	287457,4	196196,2	433682,8	1330658,8
Нарахування єдиного соціального внеску (ЄСВ, 39 %), тис. грн		119222,1	188351,3	247962,4	330769,5	212021,1	534086,5	1632412,9
Відрахування з ФОП (15 %), тис. грн		45854,6	72442,8	95370,2	127219	81546,6	205417,9	627851,1
Доходи державного зведеного бюджету, тис. грн		—	—	—	—	—	—	351164635,3
Податкові відрахування від пасажирських перевезень (загальна сума ПДВ, ЄСВ та відрахувань з ФОП)	тис. грн	286706,9	394411,1	501407,8	745445,9	489763,9	1173187,0	3590922,8
	грн / тис. грн доходів державного зведеного бюджету	0,816	1,123	1,428	2,123	1,395	3,341	10,226

Таблиця Б.10. Транспортна рухомість населення за показниками роботи залізниць (2013 р., складено за [378, 173, 348])

Показник		Значення показника
Пасажирообіг, млн пас. км		48875,7
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		482,9
Наявне населення, млн осіб		45,55
Транспортна рухомість населення	пас. км / особу	1073
	поїздок / 100 осіб	1060
Коефіцієнт пропорційності		1,012

Таблиця Б.11. Усереднена екологоефективність пасажирських перевезень (2013 р., складено за [525, 378, 538])

Показник		Значення показника
Пасажирообіг, млн пас. км	автомобільного транспорту	49091,7
	залізничного транспорту	48875,7
	автомобільного і залізничного транспорту разом	97967,4
Частка пасажирообігу, %	автомобільного транспорту	50,11
	залізничного транспорту	49,89
Коефіцієнт екологоефективності	автомобільного транспорту	0,18
	залізничного транспорту	0,93
Усереднена екологоефективність		0,554

**Таблиця Б.12. Відсоток покриття за базовим сценарієм з повним виконання держзобов’язань щодо компенсації
пільг на перевезення (2-им сценарієм)**

Показник			ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
Пасажирообіг, млн пас. км	всього		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6347,9	15991,1	48875,7
	далеке	міжнародне	445,5	199,3	536,3	1878,2	1388,0	2890,8	7338,1
		внутрішнє	1359,4	2693,4	5530,7	5298,5	2687,0	7441,8	25010,8
		разом	1804,9	2892,7	6067,0	7176,7	4075,0	10332,6	32348,9
	приміське		1764,9	2746,5	1357,2	2726,8	2273,0	5658,5	16526,8
Структура пасажирообігу за видами сполучення, %	всього		100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
	далеке	міжнародне	12,5	3,5	7,2	19,0	21,9	18,1	15,0
		внутрішнє	38,1	47,8	74,5	53,5	42,3	46,5	51,2
		разом	50,6	51,3	81,7	72,5	64,2	64,6	66,2
	приміське		49,4	48,7	18,3	27,5	35,8	35,4	33,8
Структура пасажирообігу залізниць, %	всього		7,3	11,5	15,2	20,3	13	32,7	100
	далеке	міжнародне	6,1	2,7	7,3	25,6	18,9	39,4	100
		внутрішнє	5,4	10,8	22,1	21,2	10,7	29,8	100
		разом	5,6	8,9	18,8	22,2	12,6	31,9	100
	приміське		10,7	16,6	8,2	16,5	13,8	34,2	100
Відсоток покриття, %	всього		101,91	101,98	107,94	118,97	106,21	116,06	110,16
	далеке	міжнародне	115,25	156,46	210,3	199,85	128,37	188,72	167,74
		внутрішнє	100	100	100	100	100	100	100
		разом	104,03	104,14	109,69	125,06	108,71	123,4	114,47
	приміське		100	100	100	100	100	100	100

Таблиця Б.13. Відсоток покриття за комерційною альтернативою (3-им сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
Пасажирообіг, млн пас. км	всього	2092,5	3834,8	5633,8	8083	4531,9	12999,5	37175,5
	далеке	міжнародне	445,5	199,3	536,3	1878,2	1388	2890,8
		внутрішнє	988,6	1781,7	4057,8	4033,8	1863,2	5518
		разом	1434,1	1981	4594,1	5912	3251,2	8408,8
	приміське	658,4	1853,8	1039,7	2171	1280,7	4590,7	11594,3
Структура пасажирообігу за видами сполучення, %	всього	100	100	100	100	100	99,9	100
	далеке	міжнародне	21,3	5,2	9,5	23,2	30,6	22,2
		внутрішнє	47,2	46,5	72	49,9	41,1	42,4
		разом	68,5	51,7	81,5	73,1	71,7	64,7
	приміське	31,5	48,3	18,5	26,9	28,3	35,3	31,2
Відсоток покриття, %	всього	118,86	122,35	128,03	137,39	122,17	135,84	129,08
	далеке	міжнародне	115,25	156,46	210,3	199,85	128,37	188,72
		внутрішнє	120	120	120	120	120	120
		разом	118,48	123,66	130,01	143,67	123,14	141,66
	приміське	120	120	120	120	120	120	120

Таблиця Б.14. Відсоток покриття за квазісервісною альтернативою (4-им сценарієм)

Показник			ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорту
Пасажирообіг, млн пас. км	всього		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6348	15991,1	48875,8
	далеке	міжнародне	445,5	199,3	536,3	1878,2	1388	2890,8	7338,1
		внутрішнє комерційного сектору	1007,5	1843,9	4130,5	4088,1	1912,2	5609,3	18591,5
		внутрішнє соціального сектору	351,9	849,5	1400,2	1210,4	774,8	1832,5	6419,3
		разом	1804,9	2892,7	6067	7176,7	4075	10332,6	32348,9
	приміське	комерційного сектору	872,8	1911,3	1053,0	2190,6	1379,7	4625,0	12032,4
		соціального сектору	892,1	835,2	304,2	536,2	893,3	1033,5	4494,5
		разом	1764,9	2746,5	1357,2	2726,8	2273,0	5658,5	16526,9
	всього		113,07	115,78	121,78	131,06	116,2	129,63	122,38
Відсоток покриття, %	далеке	міжнародне	115,25	156,46	210,3	199,85	128,37	188,72	167,74
		внутрішнє комерційного сектору	120	120	120	120	120	120	120
		внутрішнє соціального сектору	100	100	100	100	100	100	100
		разом	114,93	116,83	123,31	136,62	118,58	134,5	126,05
		комерційного сектору	120	120	120	120	120	120	120
	приміське	соціального сектору	100	100	100	100	100	100	100
		разом	109,89	113,92	115,52	116,07	112,14	116,35	113,98

Таблиця Б.15. Рентабельність грошового потоку за базовим сценарієм з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення (2-им сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
1		2	3	4	5	6	7	8
Доход з урахуванням компенсації, тис. грн	всього	1574838	2279134	1817090	2610915	2396512	4020134	14698623
	далеке	міжнародне	294559	163126	250065	807840	565472	1250450
		внутрішнє	711806	1317401	1235164	1206137	993724	1849741
		разом	1006365	1480527	1485229	2013977	1559196	3100191
	приміське	568473	798607	331861	596938	837316	919943	4053138
Експлуатаційні витрати, тис. грн	всього	1535868	2220271	1685933	2207292	2271530	3432294	13353188
	далеке	міжнародне	255589	104263	118908	404217	440490	662610
		внутрішнє	711806	1317401	1235164	1206137	993724	1849741
		разом	967395	1421664	1354072	1610354	1434214	2512351
	приміське	568473	798607	331861	596938	837316	919943	4053138
Фінансовий результат, тис. грн	всього	38970	58863	131157	403623	124982	587840	1345435
	далеке	міжнародне	38970	58863	131157	403623	124982	587840
		внутрішнє	0	0	0	0	0	0
		разом	38970	58863	131157	403623	124982	587840
	приміське	0	0	0	0	0	0	0
Амортизаційні відрахування, тис. грн	всього	219629	317499	241088	315643	324829	490818	1909506
	далеке	міжнародне	36549	14910	17004	57803	62990	94753
		внутрішнє	101788	188388	176628	172478	142103	264513
		разом	138337	203298	193632	230281	205093	359266
	приміське	81292	114201	47456	85362	119736	131552	579599

Продовження табл. Б.15

1			2	3	4	5	6	7	8
Чистий грошовий потік, тис. грн	всього		258599	376362	372245	719266	449811	1078658	3254941
	далеке	міжнародне	75519	73773	148161	461426	187972	682593	1629444
		внутрішнє	101788	188388	176628	172478	142103	264513	1045898
		разом	177307	262161	324789	633904	330075	947106	2675342
	приміське		81292	114201	47456	85362	119736	131552	579599
Співвідношення вигід і витрат, %	всього		119,65	119,78	125,76	138,02	123,11	136,67	128,44
	далеке	міжнародне	134,48	182,56	245,39	233,2	149,79	220,21	195,73
		внутрішнє	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69
		разом	121,39	121,52	127,99	145,93	126,85	143,99	133,57
	приміське		116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69
Рентабельність грошового потоку, %	всього		19,65	19,78	25,76	38,02	23,11	36,67	28,44
	далеке	міжнародне	34,48	82,56	145,39	133,2	49,79	120,21	95,73
		внутрішнє	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69
		разом	21,39	21,52	27,99	45,93	26,85	43,99	33,57
	приміське		16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69

Таблиця Б.16. Рентабельність грошового потоку за комерційною альтернативою (3-ім сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
1		2	3	4	5	6	7	8
Доход з урахуванням компенсації, тис. грн	всього	1264698	1976794	1712373	2550332	2073485	3903778	13481460
	далеке	міжнародне	294559	163126	250065	807840	565472	1250450
		внутрішнє	654496	1122284	1143914	1151295	879153	1727927
		разом	949055	1285410	1393979	1959135	1444625	2978377
	приміське	315643	691384	318394	591197	628860	925401	3470879
Експлуатаційні витрати, тис. грн	всього	1064038	1615653	1337498	1856294	1697168	2873717	10444368
	далеке	міжнародне	255589	104263	118908	404217	440490	662610
		внутрішнє	545413	935237	953262	959413	732628	1439939
		разом	801002	1039500	1072170	1363630	1173118	2102549
	приміське	263036	576153	265328	492664	524050	771168	2892399
Фінансовий результат, тис. грн	всього	200660	361141	374875	694038	376317	1030061	3037092
	далеке	міжнародне	38970	58863	131157	403623	124982	587840
		внутрішнє	109083	187047	190652	191882	146525	287988
		разом	148053	245910	321809	595505	271507	875828
	приміське	52607	115231	53066	98533	104810	154233	578480
Амортизаційні відрахування, тис. грн	всього	152157	231039	191262	265450	242695	410942	1493545
	далеке	міжнародне	36549	14910	17004	57803	62990	94753
		внутрішнє	77994	133739	136316	137196	104766	205911
		разом	114543	148649	153320	194999	167756	300665
	приміське	37614	82390	37942	70451	74939	110277	413613

Продовження табл. Б.16

1			2	3	4	5	6	7	8
Чистий грошовий потік, тис. грн	всього		352817	592180	566137	959488	619012	1441003	4530637
	далеке	міжнародне	75519	73773	148161	461426	187972	682593	1629444
		внутрішнє	187077	320786	326968	329078	251291	493899	1909100
		разом	262596	394559	475129	790504	439263	1176493	3538544
	приміське		90221	197621	91008	168984	179749	264510	992093
Співвідношення вигід і витрат, %	всього		138,69	142,77	149,39	160,31	142,56	158,51	150,62
	далеке	міжнародне	134,48	182,56	245,39	233,2	149,79	220,21	195,73
		внутрішнє	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02
		разом	138,25	144,29	151,71	167,64	143,69	165,29	154,67
	приміське		140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02
Рентабельність грошового потоку, %	всього		38,69	42,77	49,39	60,31	42,56	58,51	50,62
	далеке	міжнародне	34,48	82,56	145,39	133,2	49,79	120,21	95,73
		внутрішнє	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02
		разом	38,25	44,29	51,71	67,64	43,69	65,29	54,67
	приміське		40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02

Таблиця Б.17. Рентабельність грошового потоку за квазісервісною альтернативою (4-им сценарієм)

Показник			ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорту
1			2	3	4	5	6	7	8
Доход з урахуванням компенсації, тис. грн	всього		1736573	2570662	2053078	2892947	2639598	4449369	16342227
	далеке	міжнародне	294559	163126	250065	807840	565472	1250450	3331512
		внутрішнє комерційного сектору	633054	1082270	1106951	1116726	848619	1673104	6460724
		внутрішнє соціального сектору	184261	415509	312705	275532	286542	455488	1930037
		разом	1111874	1660905	1669721	2200098	1700633	3379042	11722273
	приміське	комерційного сектору	337354	666904	308974	575467	609896	902303	3400898
		соціального сектору	287345	242853	74383	117382	329069	168024	1219056
		разом	624699	909757	383357	692849	938965	1070327	4619954
Експлуатаційні витрати, тис. грн	всього		1535868	2220271	1685933	2207292	2271530	3432294	13353188
	далеке	міжнародне	255589	104263	118908	404217	440490	662610	1986077
		внутрішнє комерційного сектору	527545	901892	922459	930605	707182	1394253	5383936
		внутрішнє соціального сектору	184261	415509	312705	275532	286542	455488	1930037
		разом	967395	1421664	1354072	1610354	1434214	2512351	9300050
	приміське	комерційного сектору	281128	555754	257478	479556	508247	751919	2834082
		соціального сектору	287345	242853	74383	117382	329069	168024	1219056
		разом	568473	798607	331861	596938	837316	919943	4053138

Продовження табл. Б.17

1			2	3	4	5	6	7	8
Фінансовий результат, тис. грн	всього		200705	350391	367145	685655	368068	1017075	2989039
	далеке	міжнародне	38970	58863	131157	403623	124982	587840	1345435
		внутрішнє комерційного сектору	105509	180378	184492	186121	141437	278851	1076788
		внутрішнє соціального сектору	0	0	0	0	0	0	0
		разом	144479	239241	315649	589744	266419	866691	2422223
	приміське	комерційного сектору	56226	111150	51496	95911	101649	150384	566816
		соціального сектору	0	0	0	0	0	0	0
		разом	56226	111150	51496	95911	101649	150384	566816
Амортизаційні відрахування, тис. грн	всього		219628	317500	241089	315644	324829	490817	1909507
	далеке	міжнародне	36549	14910	17004	57803	62990	94753	284009
		внутрішнє комерційного сектору	75439	128971	131912	133077	101127	199378	769904
		внутрішнє соціального сектору	26349	59418	44717	39401	40976	65135	275996
		разом	138337	203299	193633	230281	205093	359266	1329909
	приміське	комерційного сектору	40201	79473	36819	68577	72679	107524	405273
		соціального сектору	41090	34728	10637	16786	47057	24027	174325
		разом	81291	114201	47456	85363	119736	131551	579598

Продовження табл. Б.17

1			2	3	4	5	6	7	8
Чистий грошовий потік, тис. грн	всього		420333	667891	608234	1001299	692897	1507892	4898546
	далеке	міжнародне	75519	73773	148161	461426	187972	682593	1629444
		внутрішнє комерційного сектору	180948	309349	316404	319198	242564	478229	1846692
		внутрішнє соціального сектору	26349	59418	44717	39401	40976	65135	275996
		разом	282816	442540	509282	820025	471512	1225957	3752132
	приміське	комерційного сектору	96427	190623	88315	164488	174328	257908	972089
		соціального сектору	41090	34728	10637	16786	47057	24027	174325
		разом	137517	225351	98952	181274	221385	281935	1146414
Співвідношення вигід і витрат, %	всього		131,93	135,1	142,1	152,93	135,59	151,26	142,81
	далеке	міжнародне	134,48	182,56	245,39	233,2	149,79	220,21	195,73
		внутрішнє комерційного сектору	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02
		внутрішнє соціального сектору	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69
		разом	134,11	136,32	143,89	159,42	138,36	156,94	147,08
	приміське	комерційного сектору	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02	140,02
		соціального сектору	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69	116,69
		разом	128,23	132,93	134,79	135,43	130,85	135,76	133,00

Продовження табл. Б.17

1			2	3	4	5	6	7	8
Рентабельність грошового потоку, %	всього		31,93	35,1	42,1	52,93	35,59	51,26	42,81
	далеке	міжнародне	34,48	82,56	145,39	133,2	49,79	120,21	95,73
		внутрішнє комерційного сектору	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02
		внутрішнє соціального сектору	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69
		разом	34,11	36,32	43,89	59,42	38,36	56,94	47,08
	приміське	комерційного сектору	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02	40,02
		соціального сектору	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69	16,69
		разом	28,23	32,93	34,79	35,43	30,85	35,76	33

Таблиця Б.18. Ефективність використання ресурсів залізниць при перевезенні пасажирів за базовим сценарієм з повним виконання держобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення (2-им сценарієм)

Показник		Значення показника
Вантажообіг, млн ткм		224017,8
Пасажирообіг, млн пас. км		48875,7
Приведений вантажообіг, млн прив. ткм		321769,2
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		482,9
Доход, тис. грн		14698623
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км		21640,4
у т.ч. електрифікованих, км		9878
Середньооблікова кількість працівників, тис. осіб		363
у т.ч. віднесена на пасажирські перевезення, осіб		110277
віднесена на вантажні перевезення, осіб		252723
Пасажиро-напруженість	за пасажирообігом, млн пас. км / км	2,26
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км	22,31
Продуктивність праці	за пасажирообігом, тис. пас. км / особу	443,21
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / особу	4,38
	за доходом, тис. грн / особу	133,29

Таблиця Б.19. Ефективність використання ресурсів залізниць при перевезенні пасажирів за комерційною альтернативою (3-им сценарієм)

Показник		Значення показника
Вантажообіг, млн ткм		224017,8
Пасажирообіг, млн пас. км		37175,5
Приведений вантажообіг, млн прив. ткм		298368,8
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		343,8
Доход, тис. грн		13481460
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км		21640,4
у т.ч. електрифікованих, км		9878
Середньооблікова кількість працівників, тис. осіб		337
у т.ч. віднесена на пасажирські перевезення, осіб		89791
віднесена на вантажні перевезення, осіб		252723
Пасажиро-напруженість	за пасажирообігом, млн пас. км / км	1,72
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км	15,87
Продуктивність праці	за пасажирообігом, тис. пас. км / особу	414,02
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / особу	3,83
	за доходом, тис. грн / особу	150,14

Таблиця Б.20. Ефективність використання ресурсів залізниць при перевезенні пасажирів за квазісервісною альтернативою (4-им сценарієм)

Показник		Значення показника
Вантажообіг, млн ткм		224017,8
Пасажирообіг, млн пас. км		48875,8
Приведений вантажообіг, млн прив. ткм		321769,4
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		482,9
Доход, тис. грн		16342227
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км		21640,4
у т.ч. електрифікованих, км		9878
Середньооблікова кількість працівників, тис. осіб		363
у т.ч. віднесена на пасажирські перевезення, осіб		110277
віднесена на вантажні перевезення, осіб		252723
Пасажиро-напруженість	за пасажирообігом, млн пас. км / км	2,26
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км	22,31
Продуктивність праці	за пасажирообігом, тис. пас. км / особу	443,21
	за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / особу	4,38
	за доходом, тис. грн / особу	148,19

Таблиця Б.21. Транспортна рухомість населення за базовим сценарієм з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення, за комерційною та квазісервісною альтернативами

Показник		Значення показника		
		за 2-им сценарієм	за 3-им сценарієм	за 4-им сценарієм
Пасажирообіг, млн пас. км		48875,7	37175,5	48875,8
Обсяг перевезених пасажирів, млн пас.		482,9	343,5	482,9
Наявне населення, млн осіб		45,55	45,55	45,55
Транспортна рухомість населення	пас. км / особу	1073	816,1	1073
	поїздок / 100 осіб	1060	754	1060
Коефіцієнт пропорційності		1,012	1,082	1,012

Таблиця Б.22. Пасажиронапруженість залізниць за базовим сценарієм з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення, комерційною та квазісервісною альтернативами

Показник		Пасажирообіг, млн пас. км за сценарієм			Обсяг пасажирських перевезень, тис. пас. за сценарієм			Пасажиронапруженість за пасажирообігом, тис. пас. км / км за сценарієм			Пасажиронапруженість за обсягом пасажирських перевезень, тис. пас. / км за сценарієм		
		2	3	4	2	3	4	2	3	4	2	3	4
ДП «Донецька залізниця»	всього	3569,8	2092,5	3569,8	57223,5	25600,9	57223,5	1270,39	744,66	1270,39	20,36	9,11	20,36
	далеке	1804,9	1434,1	1804,9	10091,1	8018,0	10091,1	642,31	510,36	642,31	3,59	2,85	3,59
	приміське	1764,9	658,4	1764,9	47132,4	17582,9	47132,4	628,08	234,31	628,08	16,77	6,26	16,77
ДТГО «Львівська залізниця»	всього	5639,2	3834,8	5639,2	69103,5	46774,4	69103,5	1264,39	859,82	1264,39	15,49	10,49	15,49
	далеке	2892,7	1981	2892,7	13359,1	9148,7	13359,1	648,59	444,17	648,59	3,00	2,05	3,00
	приміське	2746,5	1853,8	2746,5	55744,4	37625,7	55744,4	615,81	415,65	615,81	12,5	8,44	12,5
ДП «Одеська залізниця»	всього	7424,2	5633,8	7424,2	46335,7	35326,6	46335,7	1824,13	1384,23	1824,13	11,38	8,68	11,38
	далеке	6067	4594,1	6067	19172,2	14517,7	19172,2	1490,66	1128,77	1490,66	4,71	3,57	4,71
	приміське	1357,2	1039,7	1357,2	27163,5	20808,9	27163,5	333,46	255,45	333,46	6,67	5,11	6,67
ДП «Придніпровськ а залізниця»	всього	9903,5	8083	9903,5	86014,8	69081,3	86014,8	3094,84	2525,94	3094,84	26,88	21,59	26,88
	далеке	7176,7	5912	7176,7	21690,7	17868,3	21690,7	2242,72	1847,5	2242,72	6,78	5,58	6,78
	приміське	2726,8	2171	2726,8	64324,1	51213,0	64324,1	852,13	678,44	852,13	20,10	16,00	20,10
ДП «Південна залізниця»	всього	6347,9	4531,9	6348	78204,8	48563,2	78204,8	2351,07	1678,48	2351,07	28,96	17,99	28,96
	далеке	4075	3251,2	4075	19196,0	15315,3	19196,0	1509,26	1204,15	1509,26	7,11	5,67	7,11
	приміське	2273	1280,7	2273,0	59008,8	33247,9	59008,8	841,85	474,33	841,85	21,86	12,31	21,86
ДТГО «Південно- Західна залізниця»	всього	15991,1	12999,5	15991,1	145970,6	118521,9	145970,6	3634,34	2954,43	3634,34	33,18	26,94	33,18
	далеке	10332,6	8408,8	10332,6	38493,1	31326,2	38493,1	2348,32	1911,09	2348,32	8,75	7,12	8,75
	приміське	5658,5	4590,7	5658,5	107477,5	87195,7	107477,5	1286,02	1043,34	1286,02	24,43	19,82	24,43
В цілому по		48875,7	37175,5	48875,8	482852,8	343868,3	482852,8	2258,58	1717,91	2258,58	22,31	15,89	22,31

залізничному транспорту	далеке	32348,9	25581,2	32348,9	122002,2	96194,2	122002,2	1494,87	1182,13	1494,87	5,64	4,45	5,64
	приміське	16526,8	11594,3	16526,9	360850,6	247674,1	360850,6	763,72	535,78	763,72	16,68	11,45	16,68

Таблиця Б.23. Співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень за базовим сценарієм з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення (2-им сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорту
Доходи від перевезення пасажирів, тис. грн		608151	668085	790376	1437287	980981	2168414	6653294
Пасажирообіг, млн пас. км		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6347,9	15991,1	48875,7
Фінансовий результат, тис. грн		38970	58863	131157	403623	124982	587840	1345435
Середньооблікова кількість працівників віднесена на пасажирські перевезення, осіб		8054	12724	16751	22345	14323	36080	110277
Середньомісячна заробітна плата, грн		3163	3163	3163	3163	3163	3163	3163
Фонд оплати праці (ФОП), тис. грн		305697,6	482952,1	635801	848126,8	543643,8	1369453	4185673,8
Податок на додану вартість у вартості пасажирських перевезень (ПДВ, 20 %), тис. грн		121630,2	133617	158075,2	287457,4	196196,2	433682,8	1330658,8
Податок на прибуток від пасажирських перевезень (Пп, 19 %), тис. грн		7404,3	11184	24919,8	76688,4	23746,6	111689,6	255632,7
Нарахування єдиного соціального внеску (ЄСВ, 39 %), тис. грн		119222,1	188351,3	247962,4	330769,5	212021,1	534086,5	1632412,9
Відрахування з ФОП (15 %), тис. грн		45854,6	72442,8	95370,2	127219	81546,6	205417,9	627851,1
Доходи державного зведеного бюджету, тис. грн		—	—	—	—	—	—	351164635,3
Податкові відрахування від пасажирських перевезень (загальна сума ПДВ, ЄСВ та	тис. грн	294111,2	405595,1	526327,6	822134,3	513510,5	1284877	3846555,5
	грн / тис. грн доходів державного	0,838	1,155	1,499	2,341	1,462	3,659	10,954

відрахувань з ФОП)	зведеного бюджету							

Таблиця Б.24. Співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень за комерційною альтернативою (3-им сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорту
Доходи від перевезення пасажирів, тис. грн		1264698	1976794	1712373	2550332	2073485	3903778	13481460
Пасажирообіг, млн пас. км		2092,5	3834,8	5633,8	8083	4531,9	12999,5	37175,5
Фінансовий результат, тис. грн		200660	361141	374875	694038	376317	1030061	3037092
Середньооблікова кількість працівників віднесена на пасажирські перевезення, осіб		5054	9262	13607	19523	10946	31398	89790
Середньомісячна заробітна плата, грн		3163	3163	3163	3163	3163	3163	3163
Фонд оплати праці (ФОП), тис. грн		191829,6	351548,5	516467,3	741015	415466,4	1191743	3408069,3
Податок на додану вартість у вартості пасажирських перевезень (ПДВ, 20 %), тис. грн		252939,6	395358,8	342474,6	510066,4	414697,0	780755,6	2696292,0
Податок на прибуток від пасажирських перевезень (Пп, 19 %), тис. грн		38125,4	68616,8	71226,3	131867,2	71500,2	195711,6	577047,5
Нарахування єдиного соціального внеску (ЄСВ, 39 %), тис. грн		74813,5	137103,9	201422,2	288995,9	162031,9	464779,6	1329147,0
Відрахування з ФОП (15 %), тис. грн		28774,4	52732,3	77470,1	111152,3	62320,0	178761,4	511210,5
Доходи державного зведеного бюджету, тис. грн		—	—	—	—	—	—	351164635,3
Податкові відрахування від пасажирських перевезень (загальна сума ПДВ, ЄСВ та	тис. грн	394652,9	653811,8	692593,2	1042082	710549,1	1620008	5113697
	грн / тис. грн доходів державного	1,124	1,862	1,972	2,968	2,023	4,613	14,562

відрахувань з ФОП)	зведеного бюджету							

Таблиця Б.25. Співвідношення податкових відрахувань сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень за квазісервісною альтернативою (4-им сценарієм)

Показник		ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»	В цілому по залізничному транспорті
Доходи від перевезення пасажирів, тис. грн		1300441	1962132	1686698	2537283	2076235	3883263	13446051,6
Пасажирообіг, млн пас. км		3569,8	5639,2	7424,2	9903,5	6348	15991,1	48875,8
Фінансовий результат, тис. грн		200705	350391	367145	685655	368068	1017075	2989039
Середньооблікова кількість працівників віднесена на пасажирські перевезення, осіб		8054	12724	16751	22345	14323	36080	110277
Середньомісячна заробітна плата, грн		3163	3163	3163	3163	3163	3163	3163
Фонд оплати праці (ФОП), тис. грн		305697,6	482952,1	635801	848126,8	543643,8	1369453	4185673,8
Податок на додану вартість у вартості пасажирських перевезень (ПДВ, 20 %), тис. грн		260088,2	392426,4	337339,5	507456,6	415247	776652,6	2689210,3
Податок на прибуток від пасажирських перевезень (Пп, 19 %), тис. грн		38134	66574,3	69757,6	130274,5	69932,9	193244,3	567917,6
Нарахування єдиного соціального внеску (ЄСВ, 39 %), тис. грн		119222,1	188351,3	247962,4	330769,5	212021,1	534086,5	1632412,9
Відрахування з ФОП (15 %), тис. грн		45854,6	72442,8	95370,2	127219	81546,6	205417,9	627851,1
Доходи державного зведеного бюджету, тис. грн		—	—	—	—	—	—	351164635,3
Податкові відрахування від пасажирських перевезень (загальна сума ПДВ, ЄСВ та	тис. грн	463298,9	719794,8	750429,7	1095720	778747,6	1709401	5517391,9
	грн / тис. грн доходів державного	1,319	2,05	2,137	3,12	2,218	4,868	15,712

відрахувань з ФОП)	зведеного бюджету							

ДОДАТОК В

Показники соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів залежно від умов організації діяльності залізниць

Таблиця В.1. Основні показники ефекту, додаткові кількісні показники та показники ефективності за базовим сценарієм з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення, за комерційною та квазісервісною альтернативами

Показник	Підприємство	Узагальнений (композиційний) сценарій			
		<i>перший</i> (базовий)	<i>другий</i> (базовий з повним виконання держзобов'язань щодо компенсації пільг на перевезення)	<i>третій</i> (комерційна альтернатива)	<i>четвертий</i> (квазісервісна альтернатива)
1	2	3	4	5	6
<i>Основні показники ефекту</i>					
Доход, тис. грн. (Φ_1)	ДП «Донецька залізниця»	608151	1574838	1264698	1736573
	ДТГО «Львівська залізниця»	668085	2279134	1976794	2570662
	ДП «Одеська залізниця»	790376	1817090	1712373	2053078
	ДП «Придніпровська залізниця»	1437287	2610915	2550332	2892947
	ДП «Південна залізниця»	980981	2396512	2073485	2639598
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	2168414	4020134	3903778	4449369
	Разом	6653294	14698623	13481460	16342227

1	2	3	4	5	6
Фінансовий результат, тис. грн (Φ_2)	ДП «Донецька залізниця»	-927717	38970	200660	200705
	ДТГО «Львівська залізниця»	-1552186	58863	361141	350391
	ДП «Одеська залізниця»	-895557	131157	374875	367145
	ДП «Придніпровська залізниця»	-770005	403623	694038	685655
	ДП «Південна залізниця»	-1290549	124982	376317	368068
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	-1263880	587840	1030061	1017075
	Разом	-6699894	1345435	3037092	2989039
Амортизаційні відрахування, тис. грн (Φ_3)	ДП «Донецька залізниця»	219629	219629	221146	219629
	ДТГО «Львівська залізниця»	317499	317499	279060	317499
	ДП «Одеська залізниця»	241088	241088	293188	241088
	ДП «Придніпровська залізниця»	315643	315643	378224	315643
	ДП «Південна залізниця»	324829	324829	323052	324829
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	490818	490818	581772	490818
	Разом	1909506	1909506	2076442	1909506
Чистий грошовий потік, тис. грн (Φ_4)	ДП «Донецька залізниця»	-708088	258599	352817	420333
	ДТГО «Львівська залізниця»	-1234687	376362	592180	667891
	ДП «Одеська залізниця»	-654469	372245	566137	608234
	ДП «Придніпровська залізниця»	-454362	719266	959488	1001299
	ДП «Південна залізниця»	-965720	449811	619012	692897
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	-773062	1078658	1441003	1507892
	Разом	-4790388	3254941	4530637	4898546
Вартість робочого часу, грн (Φ_5)	Разом	19,57	19,57	19,57	19,57
Обсяг перевезення пасажирів, тис. осіб (Φ_6)	ДП «Донецька залізниця»	57223,5	57223,5	25806,3	57223,5
	ДТГО «Львівська залізниця»	69103,5	69103,5	46961,7	69103,5
	ДП «Одеська залізниця»	46335,7	46335,7	35332,3	46335,7
	ДП «Придніпровська залізниця»	86014,8	86014,8	69551,5	86014,8
	ДП «Південна залізниця»	78204,8	78204,8	47821	78204,8
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	145970,6	145970,6	117993,1	145970,6
	Разом	482852,9	482852,9	343465,9	482852,9

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Пасажирообіг, пас. км (Φ_7)	ДП «Донецька залізниця»	3569,8	3569,8	2092,5	3569,8
	ДТГО «Львівська залізниця»	5639,2	5639,2	3834,8	5639,2
	ДП «Одеська залізниця»	7424,2	7424,2	5633,8	7424,2
	ДП «Придніпровська залізниця»	9903,5	9903,5	8083	9903,5
	ДП «Південна залізниця»	6347,9	6347,9	4531,9	6348
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	15991,1	15991,1	12999,5	15991,1
	Разом	48875,7	48875,7	37175,5	48875,8
Випуск продукції всіх видів економічної діяльності, млн грн (Φ_8)	Разом	3451236	3451236	3451236	3451236
Бюджетні надходження у сфері перевезення пасажирів, тис. грн (Φ_9)	ДП «Донецька залізниця»	286706,9	294111,2	387827,7	463298,9
	ДТГО «Львівська залізниця»	394411,1	405595,1	641309,1	719794,8
	ДП «Одеська залізниця»	501407,8	526327,6	674228,6	750429,7
	ДП «Придніпровська залізниця»	745445,9	822134,3	1015723,5	1095719,6
	ДП «Південна залізниця»	489763,9	513510,5	695771,2	778747,6
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	1173187,2	1284877	1577621,9	1709401,3
	Разом	3590922,8	3846556	4992482	5517391,9
Зовнішні витрати (відносні витрати з ліквідації шкоди у зовнішньому середовищі), % (Φ_{10})	Залізничного транспорту	7	7	7	7
	Автомобільного транспорту	82	82	82	82
<i>Додаткові кількісні показники</i>					
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, км (Φ_{11})	Разом	21640,4	21640,4	21640,4	21640,4
Середньооблікова кількість працівників віднесена на пасажирські перевезення, осіб (Φ_{12})	ДП «Донецька залізниця»	8054	8054	5054	8054
	ДТГО «Львівська залізниця»	12724	12724	9262	12724
	ДП «Одеська залізниця»	16751	16751	13607	16751
	ДП «Придніпровська залізниця»	22345	22345	19523	22345
	ДП «Південна залізниця»	14323	14323	10946	14323
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	36080	36080	31398	36080
	Разом	110277	110277	89790	110277

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Середньооблікова кількість працівників загальна, тис. осіб (Φ_{13})	Разом	363	363	337	363
Вантажообіг, млн т. км (Φ_{14})	Разом	224017,8	224017,8	224017,8	224017,8
Середня вартість пасажирських перевезень, грн / пас. (Φ_{15})	ДП «Донецька залізниця»	10,63	10,63	49,01	22,73
	ДТГО «Львівська залізниця»	9,67	9,67	42,09	28,39
	ДП «Одеська залізниця»	17,06	17,06	48,46	36,4
	ДП «Придніпровська залізниця»	16,71	16,71	36,67	29,5
	ДП «Південна залізниця»	12,54	12,54	43,36	26,55
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	14,86	14,86	33,08	26,6
	Разом	13,78	13,78	39,25	27,85
Середня тривалість поїздки, год. (Φ_{16})	ДП «Донецька залізниця»	1,82	1,82	1,66	1,7
	ДТГО «Львівська залізниця»	1,89	1,89	1,73	1,77
	ДП «Одеська залізниця»	2,75	2,75	2,51	2,57
	ДП «Придніпровська залізниця»	2,12	2,12	1,94	1,98
	ДП «Південна залізниця»	2,09	2,09	1,91	1,95
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	2,16	2,16	1,97	2,02
	Разом	2,12	2,12	1,94	1,98
Середньомісячна заробітна плата, грн. (Φ_{17})	Разом	3265	3265	3265	3265
Норма тривалості робочого часу, год. / міс. (Φ_{18})	Разом	166,8	166,8	166,8	166,8
Наявне населення, тис. осіб (Φ_{19})	Разом	45553	45553	45553	45553
Валова додана вартість, млн грн. (Φ_{20})	Разом	1454931	1454931	1454931	1454931
Середньомісячна заробітна плата працівників, пов'язаних з перевезенням пасажирів, грн (Φ_{21})	Разом	3163	3163	3163	3163

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Фонд оплати праці працівників, пов'язаних з перевезенням пасажирів, тис. грн (Φ_{22})	ДП «Донецька залізниця»	305697,6	305697,6	191829,6	305697,6
	ДТГО «Львівська залізниця»	482952,1	482952,1	351548,5	482952,1
	ДП «Одеська залізниця»	635801	635801	516467,3	635801
	ДП «Придніпровська залізниця»	848126,8	848126,8	741015	848126,8
	ДП «Південна залізниця»	543643,8	543643,8	415466,4	543643,8
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	1369452,5	1369453	1191742,5	1369452,5
	Разом	4185673,8	4185674	3408069,3	4185673,8
Доходи державного зведеного бюджету, тис. грн (Φ_{23})	Разом	351164635	3,51E+08	351164635	351164635
Пасажирообіг автомобільного транспорту, млн пас. км	Разом	49091,7	49091,7	60791,9	49091,7
<i>Показники ефективності</i>					
Індекс доходності (Φ_1)					
Відсоток покриття (доходами витрат), % (Φ_{11})	ДП «Донецька залізниця»	39,6	102,54	118,86	113,07
	ДТГО «Львівська залізниця»	30,09	102,65	122,35	115,78
	ДП «Одеська залізниця»	46,88	107,78	128,03	121,78
	ДП «Придніпровська залізниця»	65,12	118,29	137,39	131,06
	ДП «Південна залізниця»	43,19	105,50	122,17	116,20
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	63,18	117,13	135,84	129,63
	Разом	49,83	110,08	129,08	122,38
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів), % (Φ_{12})	ДП «Донецька залізниця»	46,2	119,65	150,04	131,93
	ДТГО «Львівська залізниця»	35,11	119,78	147,9	135,1
	ДП «Одеська залізниця»	54,7	125,76	163,97	142,1
	ДП «Придніпровська залізниця»	75,98	138,02	172,54	152,93
	ДП «Південна залізниця»	50,39	123,11	150,9	135,59
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	73,72	136,67	170,33	151,26
	Разом	58,14	128,44	161,11	142,81

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Рентабельність (φ_2)					
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами), % (φ_{21})	ДП «Донецька залізниця»	-60,4	2,54	18,86	13,07
	ДТГО «Львівська залізниця»	-69,91	2,65	22,35	15,78
	ДП «Одеська залізниця»	-53,12	7,78	28,03	21,78
	ДП «Придніпровська залізниця»	-34,88	18,29	37,39	31,06
	ДП «Південна залізниця»	-56,81	5,50	22,17	16,20
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	-36,82	17,13	35,84	29,63
	Разом	-50,17	10,08	29,08	22,38
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів), % (φ_{22})	ДП «Донецька залізниця»	-53,8	19,65	50,04	31,93
	ДТГО «Львівська залізниця»	-64,89	19,78	47,90	35,10
	ДП «Одеська залізниця»	-45,3	25,76	63,97	42,10
	ДП «Придніпровська залізниця»	-24,02	38,02	72,54	52,93
	ДП «Південна залізниця»	-49,61	23,11	50,90	35,59
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	-26,28	36,67	70,33	51,26
	Разом	-41,86	28,44	61,11	42,81
Ефективність використання ресурсів (φ_3)					
Пасажиронапруженість, тис. пас. км на км довжини шляхів сполучення (φ_{31})	ДП «Донецька залізниця»	1270,39	1270,39	744,66	1270,39
	ДТГО «Львівська залізниця»	1264,39	1264,39	859,82	1264,39
	ДП «Одеська залізниця»	1824,13	1824,13	1384,23	1824,13
	ДП «Придніпровська залізниця»	3094,84	3094,84	2525,94	3094,84
	ДП «Південна залізниця»	2351,07	2351,07	1678,48	2351,07
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	3634,34	3634,34	2954,43	3634,34
	Разом	2258,58	2258,58	1717,91	2258,58
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого (φ_{32})	ДП «Донецька залізниця»	75,51	195,53	250,24	215,62
	ДТГО «Львівська залізниця»	52,51	179,12	213,43	202,03
	ДП «Одеська залізниця»	47,18	108,48	125,85	122,56
	ДП «Придніпровська залізниця»	64,32	116,85	130,63	129,47
	ДП «Південна залізниця»	68,49	167,32	189,43	184,29
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	60,10	111,42	124,33	123,32
	Разом	60,33	133,29	150,14	148,19
Якість транспортних послуг, % (φ_4)	Разом	52,3	67,2	97,0	82,1

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень)), грн за одиницю якості (φ_5)	ДП «Донецька залізниця»	20,33	15,82	50,53	27,69
	ДТГО «Львівська залізниця»	18,49	14,39	43,39	34,58
	ДП «Одеська залізниця»	32,62	25,39	49,96	44,34
	ДП «Придніпровська залізниця»	31,95	24,87	37,80	35,93
	ДП «Південна залізниця»	23,98	18,66	44,70	32,34
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	28,41	22,11	34,10	32,40
	Разом	26,35	20,51	40,46	33,92
Вартість пасажиро-години (φ_6)					
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн. / год. (φ_{61})	ДП «Донецька залізниця»	5,84	5,84	29,52	13,37
	ДТГО «Львівська залізниця»	5,12	5,12	24,33	16,04
	ДП «Одеська залізниця»	6,20	6,20	19,31	14,16
	ДП «Придніпровська залізниця»	7,88	7,88	18,90	14,90
	ДП «Південна залізниця»	6,00	6,00	22,70	13,62
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	6,88	6,88	16,79	13,17
	Разом	6,50	6,50	20,23	14,07
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), % (φ_{62})	ДП «Донецька залізниця»	29,83	29,83	150,81	68,30
	ДТГО «Львівська залізниця»	26,16	26,16	124,30	81,94
	ДП «Одеська залізниця»	31,67	31,67	98,65	72,34
	ДП «Придніпровська залізниця»	40,26	40,26	96,55	76,12
	ДП «Південна залізниця»	30,65	30,65	115,97	69,58
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	35,15	35,15	85,78	67,28
	Разом	33,21	33,21	103,35	71,88
Транспортна рухомість (φ_7)					
Кілометрична рухомість, пас. км / особу (φ_{71})	ДП «Донецька залізниця»	78	78	46	78
	ДТГО «Львівська залізниця»	124	124	84	124
	ДП «Одеська залізниця»	163	163	124	163
	ДП «Придніпровська залізниця»	217	217	177	217
	ДП «Південна залізниця»	139	139	99	139
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	351	351	285	351
	Разом	1073	1073	816	1073

Продовження табл. В.1

1	2	3	4	5	6
Коефіцієнт рухомості, поїздок / 100 осіб (φ_{72})	ДП «Донецька залізниця»	126	126	57	126
	ДТГО «Львівська залізниця»	152	152	103	152
	ДП «Одеська залізниця»	102	102	78	102
	ДП «Придніпровська залізниця»	189	189	153	189
	ДП «Південна залізниця»	172	172	105	172
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	320	320	259	320
	Разом	1060	1060	754	1060
Коефіцієнт пропорційності	ДП «Донецька залізниця»	0,619	0,619	0,807	0,619
	ДТГО «Львівська залізниця»	0,816	0,816	0,816	0,816
	ДП «Одеська залізниця»	1,598	1,598	1,59	1,598
	ДП «Придніпровська залізниця»	1,148	1,148	1,157	1,148
	ДП «Південна залізниця»	0,808	0,808	0,943	0,808
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	1,097	1,097	1,1	1,097
	Разом	1,012	1,012	1,082	1,012
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн. / тис. грн (φ_8)	ДП «Донецька залізниця»	0,18	0,18	0,37	0,38
	ДТГО «Львівська залізниця»	0,19	0,19	0,57	0,57
	ДП «Одеська залізниця»	0,23	0,23	0,50	0,49
	ДП «Придніпровська залізниця»	0,42	0,42	0,74	0,74
	ДП «Південна залізниця»	0,28	0,28	0,60	0,60
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	0,63	0,63	1,13	1,13
	Разом	1,93	1,93	3,91	3,9
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн (φ_9)	ДП «Донецька залізниця»	0,82	0,84	1,12	1,32
	ДТГО «Львівська залізниця»	1,12	1,15	1,86	2,05
	ДП «Одеська залізниця»	1,43	1,50	1,97	2,14
	ДП «Придніпровська залізниця»	2,12	2,34	2,97	3,12
	ДП «Південна залізниця»	1,39	1,46	2,02	2,22
	ДТГО «Південно-Західна залізниця»	3,34	3,66	4,61	4,87
	Разом	10,23	10,95	14,56	15,71
Екологоефективність, % (φ_{10})	Разом	55,4	55,4	46,5	55,4

ДОДАТОК Г

**Порівняльна рейтингова оцінка соціально-економічної ефективності залежно від умов організації діяльності
залізниць**

Таблиця Г.1. Порівняльна рейтингова оцінка методом суми місць

Показник	Значення показника в умовах сценарію				Критерій оптимальності	Місце сценарію			
	першого	другого	третього	четвертого		першого	другого	третього	четвертого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Індекс доходності									
Відсоток покриття (доходами витрат)	49,83	110,08	129,08	122,4	<i>max</i>	4	3	1	2
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	58,14	128,44	161,11	142,8	<i>max</i>	4	3	1	2
Рентабельність									
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)	-50,17	10,08	29,08	22,38	<i>max</i>	4	3	1	2
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	-41,86	28,44	61,11	42,81	<i>max</i>	4	3	1	2
Ефективність використання ресурсів									
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення	2258,58	2258,58	1717,91	2258,58	<i>max</i>	2	2	4	2
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого	60,33	133,29	150,14	148,2	<i>max</i>	4	3	1	2
Якість транспортних послуг, %	52,3	67,2	97	82,1	<i>max</i>	4	3	1	2

Продовження табл. Г.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажира (якості перевезень)), грн за одиницю якості	26,35	20,51	40,46	33,92	<i>min</i>	2	1	4	3
Вартість пасажиро-години									
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн / год.	6,5	6,5	20,23	14,07	<i>min</i>	1,5	1,5	4	3
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), %	33,21	33,21	103,35	71,88	<i>min</i>	1,5	1,5	4	3
Транспортна рухомість, поїздок / 100 осіб	1060	1060	754	1060	<i>max</i>	2	2	4	2
Транспортна рухомість, пас. км / особу	1073	1073	816	1073	<i>max</i>	2	2	4	2
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн	1,93	1,93	3,91	3,9	<i>max</i>	3,5	3,5	1	2
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн	10,23	10,95	14,56	15,71	<i>max</i>	3,5	3,5	2	1
Екологоефективність	0,554	0,554	0,465	0,554	<i>max</i>	2	2	4	2
Рейтингова оцінка (мінімізується)					<i>min</i>	44	37	37	32
Місце						3	2	2	1

Таблиця Г.2. Порівняльна рейтингова оцінка методом суми балів

Показник	Значення показника в умовах сценарію				Мінімальні значення	Максимальні значення	Місце сценарію			
	першого	другого	третього	четвертого			першого	другого	третього	четвертого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Індекс доходності										
Відсоток покриття (доходами витрат)	49,83	110,08	129,08	122,4	49,83	129,08	0	0,76	1	0,915
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	58,14	128,44	161,11	142,8	58,14	161,11	0	0,683	1	0,822
Рентабельність										
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)	-50,17	10,08	29,08	22,38	-50,17	29,08	0	0,76	1	0,915
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	-41,86	28,44	61,11	42,81	-41,86	61,11	0	0,683	1	0,822
Ефективність використання ресурсів										
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення	2258,5	2258,5	1717,9	2259	1717,87	2258,5	1	1	0	1
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого	60,33	133,29	150,14	148,2	60,33	150,14	0	0,812	1	0,978
Якість транспортних послуг, %	52,3	67,2	97	82,1	52,3	97	0	0,333	1	0,667
Вартість вигід (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажира (якості перевезень)), грн за одиницю якості	26,35	20,51	40,46	33,92	20,51	40,46	0,707	1	0	0,328
Вартість пасажиро-години										
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн / год.	6,5	6,5	20,23	14,07	6,5	20,23	1	1	0	0,449

Продовження табл. Г.2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), %	33,21	33,21	103,35	71,88	33,21	103,35	1	1	0	0,449
Транспортна рухомість, поїздок / 100 осіб	1060	1060	754	1060	754	1060	1	1	0	1
Транспортна рухомість, пас. км / особу	1073	1073	816	1073	816	1073	1	1	0	1
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн	1,93	1,93	3,91	3,9	1,93	3,91	0	0	1	0,995
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн	10,23	10,95	14,56	15,71	10,23	15,71	0	0,131	0,79	1
Екологоефективність	0,554	0,554	0,465	0,554	0,465	0,554	1	1	0	1
Рейтингова оцінка (максимізується)							6,707	11,162	7,79	12,34
Місце							4	2	3	1

Таблиця Г.3. Порівняльна рейтингова оцінка таксонометричним методом

Показник	Середнє значення	Середнє квадратичне	Попередні стандартизовані значення показника в умовах сценарію				Критерій оптимальності	Остаточні стандартизовані значення показника в умовах сценарію			
			першого	другого	третього	четвертого		першого	другого	третього	четвертого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Індекс доходності											
Відсоток покриття (доходами витрат)	102,84	31,36	-1,69037	0,23087	0,83673	0,62309	<i>max</i>	-2,02021	0,275919	1	0,744673

Продовження табл. Г.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	122,63	38,99	-1,65401	0,14901	0,98692	0,51757	<i>max</i>	-1,67593	0,150985	1	0,52443
Рентабельність											
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)	2,84	31,36	-1,69037	0,23087	0,83673	0,62309	<i>max</i>	-2,02021	0,275919	1	0,744673
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	22,63	38,99	-1,65401	0,14901	0,98692	0,51757	<i>max</i>	-1,67593	0,150985	1	0,52443
Ефективність використання ресурсів											
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення	2123,37	234,12	0,57735	0,57735	-1,73202	0,57735	<i>max</i>	1	1	-2,99995	1
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого	122,99	36,76	-1,70457	0,2802	0,73857	0,68553	<i>max</i>	-2,30793	0,379382	1	0,928186
Якість транспортних послуг, %	74,65	16,66	-1,34154	-0,44718	1,34154	0,44718	<i>max</i>	-1	-0,333333	1	0,333333
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажирів (якості перевезень)), грн за одиницю якості	30,31	7,55	-0,5245	-1,29801	1,34437	0,47815	<i>min</i>	0,40408	1	-1,03572	-0,36837
Вартість пасажиро-години											
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн / год.	11,83	5,75	-0,92696	-0,92696	1,46087	0,38957	<i>min</i>	1	1	-1,57598	-0,42027
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), %	60,41	29,39	-0,92548	-0,92548	1,46104	0,39027	<i>min</i>	1	1	-1,57868	-0,42169

Продовження табл. Г.3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Транспортна рухомість, поїздок / 100 осіб	983,5	132,5	0,57736	0,57736	-1,73208	0,57736	<i>max</i>	1	1	-3	1
Транспортна рухомість, пас. км / особу	1008,75	111,28	0,57737	0,57737	-1,73212	0,57737	<i>max</i>	1	1	-3,00002	1
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн	2,92	0,99	-1	-1	1	0,9899	<i>max</i>	-1	-1	1	0,9899
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн	12,86	2,32	-1,13362	-0,82328	0,73276	1,22845	<i>max</i>	-0,92281	-0,67018	0,596492	1
Екологоефективність	0,53	0,04	0,6	0,6	-1,625	0,6	<i>max</i>	1	1	-2,70833	1
Рейтингова оцінка (мінімізується)			-11,9134	-2,04887	4,90523	9,22245	<i>min</i>	7,453809	3,382703	8,907508	2,635002
Місце								4	2	3	1

Таблиця Г.4. Порівняльна рейтингова оцінка методом відстані до еталону

Показник	Значення показника в умовах сценарію				Критерій оптимальності	Еталонні значення показників	Значення показника, стандартизовані за методом зворотної дії в умовах сценарію			
	першого	другого	третього	четвертого			першого	другого	третього	четвертого
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Індекс доходності										
Відсоток покриття (доходами витрат)	49,83	110,08	129,08	122,4	<i>max</i>	129,08	0,38604	0,8528	1	0,94809

Продовження табл. Г.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів)	58,14	128,44	161,11	142,8	<i>max</i>	161,11	0,360871	0,79722	1	0,88641
Рентабельність										
Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами)	-50,17	10,08	29,08	22,38	<i>max</i>	29,08	-1,72524	0,34663	1	0,7696
Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів)	-41,86	28,44	61,11	42,81	<i>max</i>	61,11	-0,68499	0,46539	1	0,70054
Ефективність використання ресурсів										
Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення	2258,5	2258,5	1717,9	2259	<i>max</i>	2258,5	1	1	0,76061	1
Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого	60,33	133,29	150,14	148,2	<i>max</i>	150,14	0,401825	0,88777	1	0,98701
Якість транспортних послуг, %	52,3	67,2	97,0	82,1	<i>max</i>	97,0	0,539175	0,69278	1	0,84639
Вартість вигод (співвідношення витрат (вартості) і вигід пасажира (якості перевезень)), грн за одиницю якості	26,35	20,51	40,46	33,92	<i>min</i>	20,51	1,284739	1	1,9727	1,65383
Вартість пасажиро-години										
Абсолютна (відношення вартості перевезення до тривалості поїздки), грн / год.	6,5	6,5	20,23	14,07	<i>min</i>	6,5	1	1	3,11231	2,16462
Відносна (співвідношення вартості перевезення до робочого часу), %	33,21	33,21	103,35	71,88	<i>min</i>	33,21	1	1	3,11201	2,16441

Продовження табл. Г.4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Транспортна рухомість, поїздок / 100 осіб	1060	1060	754	1060	<i>max</i>	1060	1	1	0,71132	1
Транспортна рухомість, пас. км / особу	1073	1073	816	1073	<i>max</i>	1073	1	1	0,76048	1
Співвідношення вартості пасажирських перевезень та загального обсягу виробництва, грн / тис. грн	1,93	1,93	3,91	3,9	<i>max</i>	3,91	0,493606	0,49361	1	0,99744
Співвідношення податкових надходжень сфери пасажироперевезень та загальних бюджетних надходжень, грн / тис. грн	10,23	10,95	14,56	15,71	<i>max</i>	15,71	0,651178	0,69701	0,9268	1
Екологоефективність	0,554	0,554	0,465	0,554	<i>max</i>	0,554	1	1	0,83935	1
Рейтингова оцінка (мінімізується)							3,475764	1,10937	3,1777	1,82258
Місце							4	1	3	2

ДОДАТОК Д

Довідки (акти) впровадження

Довідка

про впровадження результатів дослідження
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Гудкової Вікторії Петрівни

Тема роботи:

«Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту
в умовах соціально орієнтованої економіки»

Результати і пропозиції дисертаційної роботи Гудкової В. П. використовуються при визначенні умов організації пасажирських перевезень залізничним транспортом та враховані при плануванні та оцінці показників пасажирських перевезень в Державній адміністрації залізничного транспорту України.

У практичну діяльність впроваджено концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського залізничного транспорту; методичний підхід до регулювання пасажирських перевезень, що передбачає фінансування інфраструктурної складової пасажирських залізничних тарифів та дозволяє обґрунтувати суму покриття втрат перевізників на підставі показників, рівень яких підлягає державному регулюванню; методичний підхід до встановлення оптимальних умов господарювання підприємств пасажирського транспорту, заснований на впорядкуванні соціально-економічних пріоритетів, формуванні та порівняльній оцінці узагальнених альтернативних варіантів організації діяльності з обслуговування пасажирів.

Впровадження результатів дисертаційної роботи сприяє ефективності планування і оцінки та керованості діяльності пасажирського комплексу залізниць України.

Заступник генерального директора
Державної адміністрації
залізничного транспорту України



І.П. Федорко

03.06.15

ДОВІДКА

**про впровадження результатів дисертаційної роботи
Гудкової Вікторії Петрівни на тему:
«Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського
транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки»
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук**

Результати дисертаційної роботи Гудкової В. П. були використані Державною адміністрацією залізничного транспорту України при плануванні та аналізі показників діяльності ДТГО «Львівська залізниця», ДТГО «Південно-Західна залізниця» та ДП «Донецька залізниця», ДП «Одеська залізниця», ДП «Придніпровська залізниця», ДП «Південна залізниця» з перевезення пасажирів, зокрема:

методичні засади планування пасажирських перевезень, засновані на балансуванні економічних показників в системі платного та пільгового обслуговування та застосуванні детермінованих факторних моделей грошових надходжень та компенсацій;

методичний підхід до регулювання пасажирських перевезень, що передбачає фінансування інфраструктурної складової пасажирських тарифів, ґрунтується на визначенні частки бюджетних асигнувань за принципом покриття інфраструктурних витрат та дозволяє обґрунтувати суми грошових коштів на покриття втрат перевізників з зовнішніх джерел при зміні умов фінансування;

діагностичний інструментарій оцінки ефективності перевезення пасажирів, що являє собою сукупність ключових показників ефективності, сформовану з позицій узгодження соціально-економічних інтересів.

Впровадження цих результатів дозволяє підвищити якість планування і оцінки як методів управління поточною та стратегічною діяльністю залізниць з перевезення пасажирів.

**Начальник
Фінансово-економічний департаменту
Державної адміністрації
залізничного транспорту України,
кандидата економічних наук**



Рябчун
08.04.15

Т. С. Рябчун

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук
Гудкової Вікторії Петрівни на тему:
«Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту
в умовах соціально орієнтованої економіки»

Результати дисертаційної роботи Гудкової В. П. використовуються при здійсненні планування і прогнозування показників пасажирських перевезень ДТГО «Південно-Західна залізниця».

У практичній діяльності залізниці враховані наступні результати наукового дослідження:

- запропонований в дисертації концептуальний підхід, заснований на варіантах побудови зв'язків в процесі обслуговування різних сегментів потенційних пасажирів та визначенні економічних результатів залежно від умов організації безпосередньої діяльності;

- комплекс взаємопов'язаних моделей планування фінансово-економічних показників пасажирських перевезень залізниці;

- методичні рекомендації щодо оцінки показників соціально-економічної ефективності та обґрунтування вибору варіанту побудови економічних взаємозв'язків;

- науково-методичний підхід до обґрунтування господарських рішень у структурних підрозділах пасажирського господарства залізниці.

Впровадження цих результатів дозволяє підвищити ефективність управління господарською діяльністю залізниць в сфері перевезення пасажирів.

Перший заступник начальника
ДТГО «Південно-Західна залізниця»,
кандидат економічних наук



В. О. Крючков

А К Т

**про впровадження результатів
дисертаційної роботи Гудкової Вікторії Петрівни
на тему «Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського
транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки»
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук**

Дисертаційна робота Гудкової Вікторії Петрівни «Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки» представляє прикладний інтерес з огляду на приведення існуючої системи організації обслуговування пасажирів у відповідність до європейських стандартів.

Результати наукових досліджень Гудкової Вікторії Петрівни використовуються в роботі Українського центру обслуговування пасажирів, у тому числі:

- методичні підходи до оцінки конкурентоспроможності послуг наданих пасажирам;
- рекомендації щодо моделювання значень економічних показників по пасажирським перевезенням;
- пропозиції щодо оцінювання соціально-економічної ефективності перевезень пасажирів.

Практичний результат очікується від удосконалення системи управління пасажирськими перевезеннями шляхом застосування нового інструментарію планування та аналізу результатів господарської діяльності.

Начальник

Українського центру

обслуговування пасажирів

залізничного транспорту України



О. М. Косянчук

ЗАТВЕРДЖУЮ
В.о. директора ДНДЦ УЗ
д. т. н., професор Самсонкін В. М.
«9» вересня 2014 р.

АКТ
про впровадження результатів дисертаційної роботи
Гудкової Вікторії Петрівни

Даним актом підтверджується, що наукові результати докторської дисертаційної роботи Гудкової В.П. «Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки», а саме теоретичні положення з обґрунтування принципів та концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності з обслуговування пасажирів, методичні рекомендації з визначення показників соціально-економічної ефективності приміських залізничних перевезень було використано ДП «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» при виконанні таких науково-дослідних робіт:

- «Розробка методики із складання калькуляції собівартості послуг, які надаються пасажирам на вокзалах та в поїздах» (за договором № 284/04-14/04-Цтех, 2004 р.);
- «Розробка комплексної методики підвищення ефективності перевезення пасажирів у приміському сполученні (на дослідному полігоні ДН-1 ПЗЗ)» (за договором № 339/04-19/04-Цтех, 2004 р.);
- «Розробка технології ефективного використання пасажирських поїздів за рахунок підвищення населеності вагонів» (за договором № 340/04-20/04-Цтех, 2004 р.);
- «Розробка заходів з розвитку пасажирського господарства та приміських перевезень» (за договором № 106/08-ЦТех-0464/08-ЦЮ, 2008 р.).

Всі роботи впроваджено на залізницях та у Державній адміністрації залізничного транспорту України.

Начальник науково-дослідного відділення
технологій та організації перевезень,
канд. економ. наук

 О.В.Христофор

АКТ

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Гудкової Вікторії Петрівни
на тему «Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського
транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки»
на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Актом підтверджується, що в процесі виконання науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт Проектно-конструкторським бюро було використано теоретико-методичні напрацювання Гудкової В. П., головні узагальнення яких містить дисертація, а саме матеріали з опису методичних основ бізнес-планування та розрахунку економічних показників пасажирських перевезень. Зокрема, рекомендації щодо оцінки конкурентоспроможності наданих пасажирам послуг, формування детермінованої факторної моделі грошових надходжень та детермінованої факторної моделі компенсацій, заснованої на визначенні частки бюджетних відшкодувань за принципом покриття інфраструктурних витрат. Отримані матеріали стали підґрунтям подальшого розвитку відповідної науково-дослідної тематики робіт.

Директор державного підприємства
«Проектно-конструкторське бюро
з автоматизації систем управління
на залізничному транспорті»



О.О. Іщук

10.04.15



к. т. н., проф. Н. С. Брайковська
2015 р.

про впровадження результатів дисертаційної роботи
Гудкової Вікторії Петрівни у навчальний процес
Державного економіко-технологічного університету транспорту

Положення дисертаційної роботи к. е. н. Гудкової В. П. на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.04 — економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) щодо наукового обґрунтування та розробки методологічних і методичних аспектів забезпечення ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки використовуються в навчальному процесі при викладанні дисциплін «Економіка транспорту», «Економіка пасажирських перевезень», «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків», «Економічна діагностика», курсовому та дипломному проектуванні при підготовці бакалаврів, спеціалістів і магістрів економічних та технічних спеціальностей у Державному економіко-технологічному університеті транспорту.

Зокрема, встановлені закономірності функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту було використано для розкриття галузевих особливостей господарювання; визначені теоретичні підходи до забезпечення ефективності діяльності з обслуговування пасажирів — для уточнення напрямків галузевих економічних досліджень; запропоновані детерміновані факторні моделі грошових надходжень та компенсацій — при плануванні фінансових результатів від перевезення пасажирів у курсах «Економіка транспорту» та «Економіка пасажирських перевезень»; методичні підходи до діагностики конкурентоспроможності у курсі «Економічна діагностика»; формування сукупності показників оцінки соціально-економічної ефективності, впорядкування пріоритетів в обслуговуванні пасажирів, рекоміндації з порівняння альтернативних варіантів розвитку підприємств при викладанні дисципліни «Обґрунтування господарських рішень і оцінювання ризиків».

Зазначені матеріали також представлені у навчальному посібнику по курсу «Економіка транспорту», рекомендованого для використання у вищих навчальних закладах МОН України (Лист № 1/11-20283 від 23.12.2013 р.), у навчально-методичному посібнику по курсу «Економіка пасажирських перевезень», рекомендованого для використання у навчальному процесі Вченою радою Університету.

Голова Методичної комісії
факультету економіки та менеджменту
к. е. н., проф.

І. Г. Бакаєва

Завідувач кафедри економіки та підприємництва
д. е. н., проф.

О. В. Кендюхов