

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ГУДКОВА ВІКТОРІЯ ПЕТРІВНА

УДК 656.072-05

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

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

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Дніпропетровськ – 2015

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства освіти і науки України, м. Київ.

Науковий консультант – доктор економічних наук, професор
Макаренко Михайло Володимирович,
Державний економіко-технологічний університет
транспорту,
ректор

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Дикань Володимир Леонідович,
Український державний університет залізничного
транспорту,
завідувач кафедри економіки та управління
виробничим і комерційним бізнесом

доктор економічних наук, професор
Жихарєва Влада Вікторівна,
Одеський національний морський університет,
завідувач кафедри економіки підприємств та
підприємництва на морському транспорті

доктор економічних наук, старший науковий
співробітник
Новікова Алла Михайлівна,
ДП «Державний автотранспортний науково-
дослідний і проектний інститут»,
заступник директора з наукової роботи

Захист відбудеться «20» листопада 2015 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою: 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 262.

Автореферат розісланий «16» жовтня 2015 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Т. В. Полішко

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

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 субсидювання 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. Петренко 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 пасажиром 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 методи-

чних 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; *ме-*

тоди 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 пасажир-

ського 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 (бізнесорієнтованість, соціальна відповідальність, персоніфіковане споживання, диференціація виробництва, безперервна контракція, 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 пасажиром 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 використувати 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 втрат 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 економі-

чно-ефективного надання послуг пасажиром 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 моде-

лювання 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. Судаку, 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 наряду, 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.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету та задачі, визначено об'єкт та предмет, методи дослідження, сформульовано наукову новизну, теоретичне та практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі – **«Передумови та проблеми забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту»** – визначено роль підприємств пасажирського транспорту в системі економічних відносин та впорядковано понятійно-категоріальний апарат обслуговування пасажирів, встановлено тенденції, систематизовано закономірності та виявлено проблеми функціонування і розвитку підприємств пасажирського транспорту загального користування.

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 у 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-формуюче 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.

Формування логіки взаємозв'язку термінів дозволило узагальнити зміст сфери діяльності підприємств у понятті «сфера пасажироперевезень», під яким треба 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 економічних відносин у системі «пасажир – перевізник».

Для розуміння специфіки економічних відносин у роботі наголошується, що сфера пасажироперевезень існує в межах економічної системи для забезпечення вимог соціальної системи (рис. 1).

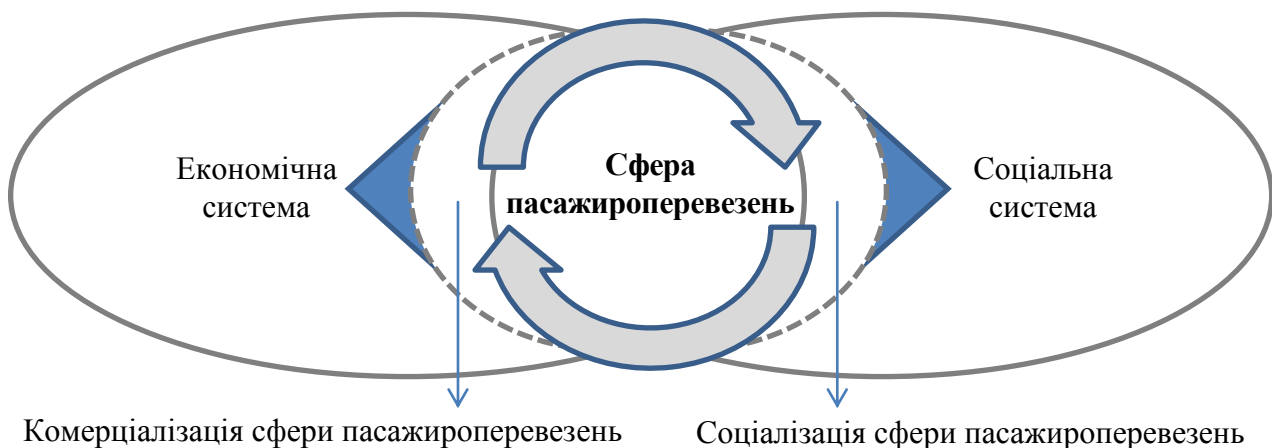


Рис. 1. Сфера пасажироперевезень у соціально-економічному середовищі

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 і зовнішніх зв'язків – залежно від соціально-економічних умов виникають та набувають дієвості процеси соціалізації або комерціалізації відносин.

У ході проведеного аналізу підтверджено гіпотезу щодо характеру відтворювальних процесів, рівня ефективності та ступеня соціалізації діяльності підприємств пасажирського транспорту. Було здійснено припущення, що порушення процесів відтворення та ефективного розвитку діяльності носять системний характер і зумовлені значним рівнем соціалізації сфери пасажироперевезень. Як свідчать результати дослідження, розвиток діяльності у сфері паса-

жироперевезень супроводжується прискореним зростанням проміжного споживання та 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 і порушення процесів відтворення.

Дослідження закономірностей розвитку сфери пасажироперевезень та характеру відтворювальних процесів на підприємствах пасажирського транспорту поглиблено за допомогою запропонованого автором методичного підходу, що ґрунтується 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.

Узагальнення теоретичних підходів до забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту дозволило з'ясувати, що наукові дослідження спрямовані на розв'язання локальних проблем, а саме на: вдосконалення систем управління і тарифоутворення, підвищення конкурентоспроможності підприємств пасажирського транспорту та якості обслуговування пасажирів, розвиток форм і 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 основи розвитку підприємств пасажирського транспорту, проте для практичної реалізації наданих пропозицій мають бути вироблені нові методологічні принципи та концептуальні засади 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. Як наслідок, виникає необхідність в обґрунтуванні методологічних принципів і концептуальних засад забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки (науково-прикладна проблема).

У другому розділі – **«Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки»** – визначена сутність, різновиди й теоретичні основи досягнення економічної рівноваги як необхідної умови ефективної економічної діяльності

підприємств пасажирського транспорту, виділені головні економічні інтереси суб'єктів сфери пасажироперевезень, обґрунтована цілісна система методологічних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки.

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, були сформульовані методологічні положення подальшого дослідження.

По-перше, специфіка сфери пасажироперевезень, а саме, той факт, що економічні відносини, які виникають у 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 в обґрунтуванні 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 економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту, а, отже, умов досягнення економічної рівноваги у сфері пасажироперевезень з позицій Парето-оптимальності.

Шляхом синтезу змісту категорій «сфера пасажироперевезень» і «економічна рівновага», сформульованих методологічних положень дослідження та розкритої специфіки галузевого збалансування 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.

Ураховуючи, що діяльність підприємств пасажирського транспорту є економічною діяльністю з надання послуг пасажирів, 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 поєднанні базових положень концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки в контексті обслугову-

вання 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 і соціальних завдань.

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 консолідує 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 розширення, виходячи з вимог окремих соціальних груп і найповнішого задоволення колективних та індивідуальних запитів?), «В якому режимі здійснювати правове врегулювання товарно-грошових відносин під час виробничо-споживчої взаємодії?» (Відокремлено за врахованою множиною користувачів? Або по кожному споживачу безпосередньо?), «Як врегулювати проблему конкурентного і споживчого вилучення?» (Створювати умови обмеженого вилучення соціально-економічних суб'єктів? Припускати обмежене ринкове вилучення осіб з учасників економічних відносин?).

Розподіл зазначених питань за рівнями ідеології, організації, регулювання і формування товарно-грошових відносин дозволив сформулювати цілісну систему методологічних принципів (табл. 1), що містить у собі загальні принципи забезпечення ефективності та принципи господарювання, специфічні для комерційних та соціальних умов обслуговування пасажирів.

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,

Таблиця 1. Методологічні принципи забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

Область дії	Рівень формування		Найменування принципу	Зміст принципу
Загальні для всіх підприємств пасажирського транспорту	Ідеологія		Соціально-економічний компроміс	Підпорядкування процесів функціонування і розвитку вимогам споживачів, виробників і суспільства на підставі взаємних поступок, угод, домовленостей навіть за рахунок часткового зменшення можливих вигод
	Організація	Структура	Структурна комплементарність	Взаємне доповнення та взаємна відповідність соціальних і економічних характеристик транспортного обслуговування населення
		Функції	Функціональна локалізація	Встановлення меж виконання соціальних і економічних завдань з утворенням соціального і комерційного секторів
		Інформаційне забезпечення	Інформаційний прагматизм	Утворення певного інформаційного простору, необхідного для відображення об'єктивної дійсності та отримання найкорисніших результатів учасниками економічних відносин
Економічна діяльність у соціальному секторі	Регулювання	Зона прав	Соціальне підприємництво	Упровадження та підтримка підприємницьких ініціатив у пом'якшенні або вирішенні соціальних проблем транспортного забезпечення населення
		Зона відповідальності	Економічна відповідальність	Врахування економічних наслідків прийняття соціальних рішень з відшкодуванням втрат зацікавленою стороною
	Формування товарно-грошових відносин	Споживання	Субсидіарне споживання	Користування послугами у процесі задоволення суспільно необхідних транспортних потреб із залученням додаткових джерел фінансування
		Виробництво	Конвергенція виробництва	Переважання тенденцій наближення виробничих характеристик як реакція на вимоги соціально-економічного середовища та громадські споживчі обмеження
		Правове забезпечення	Дискретна контракція	Завчасне періодичне встановлення і договірне врегулювання характеристик транспортного обслуговування населення
		Вилучення	Заохочування виробників	Обмеження вилучення споживачів з відповідним заохочуванням виробників до надання послуг суспільно-достатньої якості
Економічна діяльність у комерційному секторі	Регулювання	Зона прав	Бізнес-орієнтованість	Суцільне використання підприємницьких ініціатив з максимізації виробничо-споживчих вигід у процесі обслуговування пасажирів
		Зона відповідальності	Соціальна відповідальність	Врахування соціальних, етичних і екологічних наслідків прийняття економічних рішень з відповідним уточненням способів виконання завдань
	Формування товарно-грошових відносин	Споживання	Персоніфіковане споживання	Персональний вибір споживчих альтернатив та особиста фінансова відповідальність у користуванні послугами
		Виробництво	Диференціація виробництва	Розширення та інтенсифікація виробничих функцій з метою надання різноякісних характеристик послугам унаслідок індивідуалізації споживчих вимог
		Правове забезпечення	Безперервна контракція	Постійне виробничо-споживче укладання індивідуальних угод унаслідок інтерактивного узгодження персоніфікованих послуг
		Вилучення	Вилучення споживачів	Ззовні необмежене відсторонення неплатоспроможних індивідуумів від користування послугами з формуванням суто економічних відносин

економічна відповідальність, рівень формування товарно-грошових відносин – субсидіарне споживання, конвергенція виробництва, дискретна контракція, заохочування виробників; щодо комерційно-спрямованої діяльності: рівень регулювання – бізнес-орієнтованість, 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.

Наукове обґрунтування сутності поняття «економічна рівновага сфери пасажироперевезень», виявлення поляризованих 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 у сфері пасажироперевезень – надання пасажиром 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.

У третьому розділі – **«Концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту»** – уточнено і обґрунтовано положення сучасної економічної парадигми обслуговування пасажирів; сформовано концептуальні засади забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту; побудовано механізм забезпечення ефективної діяльності в умовах соціальної зорієнтованості сфери пасажироперевезень.

Результати наукового аналізу сфери пасажироперевезень засвідчили не обґрунтоване суцільне наповнення 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.

Формулювання методологічних принципів адекватних інтересам суб'єктів системи «пасажир – перевізник – держава» обумовило можливість розкриття змісту економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту в контексті концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки та уточнити парадигму формування економічних відносин у сфері пасажироперевезень. А систематизація онтологічних уявлень у контексті сервісної соціально орієнтованої парадигми дозволила сформулювати концепцію, що пов'язує постановку проблеми з методологією її вирішення, та ввести в теоретичне середовище термін «квзісервісний».

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 «держава – споживач – виробник»). А отже, в повному обсязі ураховує особливості сучасного соціально-економічного розвитку та одночасно закладає засади ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту.

Виходячи з концепції квазісервісності було розроблено концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які передбачають формування умов обслуговування пасажирів за критерієм Парето-оптимальності. Внаслідок того, що головні 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 (рис. 2).

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 пасажиром (повноплатність, підтримка споживачів, підтримка виробників).

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 господарських рішень, що забезпечує утворення відповідних сучасним вимогам економічних результатів – у сталому розумінні

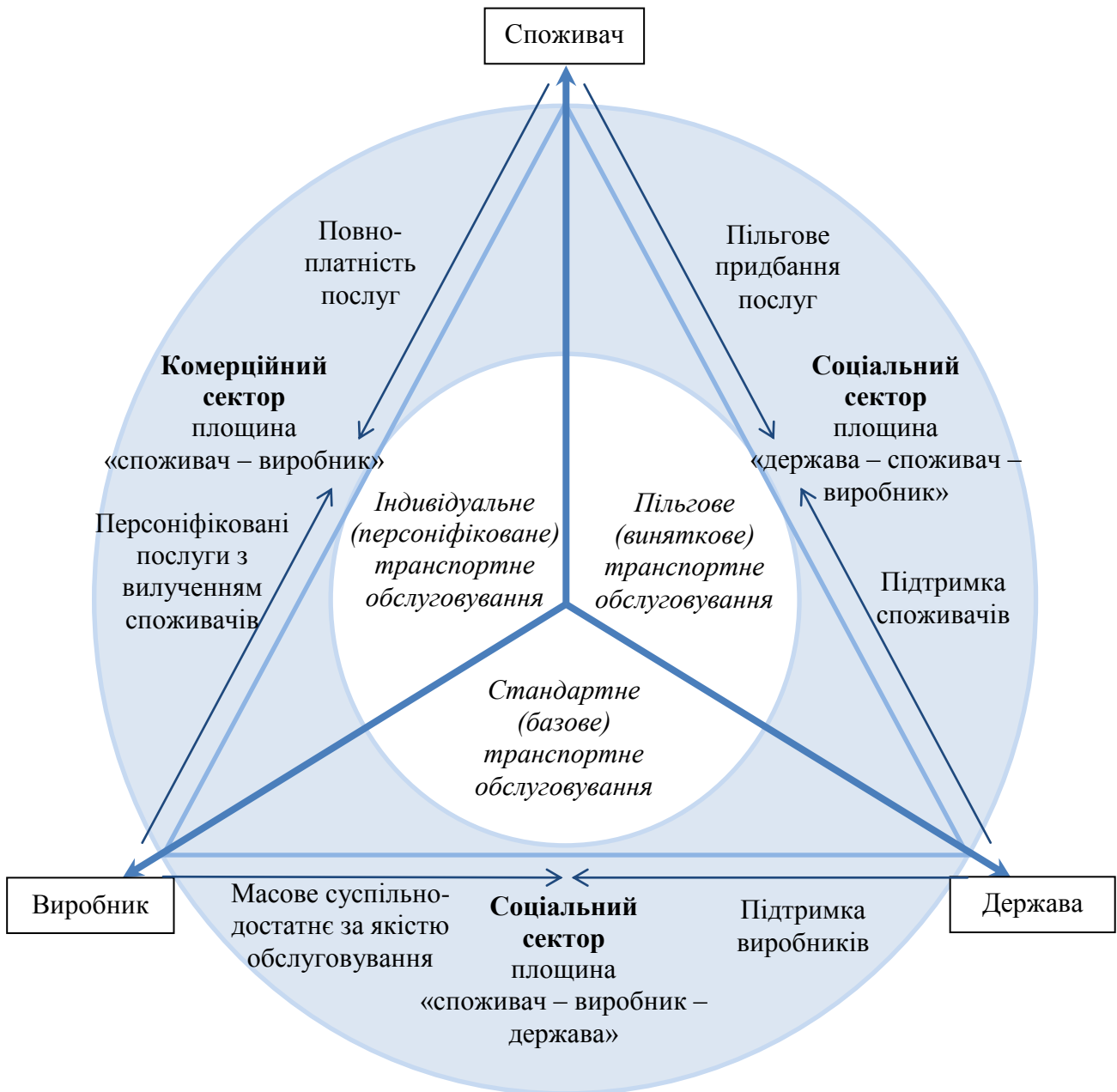


Рис. 2. Тривимірний модель квазісервісного забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту

звичних (як збитковість пасажироперевезень) або прийнятних (як суспільно-достатній рівень якості обслуговування) та за природою створення економічних механізмів рівноважних, оптимальних та ефективних.

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. Тому механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту побудовано у вигляді причинно-наслідкової моделі на основі циклічного узгодження інтересів соціально-економічних суб'єктів та причинно-наслідковій логіці, що передбачає перехід від персоніфікованого обслуговування за комерційними умовами у площині «споживач – ви-

робник» до надання стандартних (у площині «споживач – виробник – держава») і далі пільгових (у площині «держава – споживач – виробник») послуг у випадку незадоволення соціальних потреб за умовою дотримання Парето-оптимальності. 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 пасажирських перевезень.

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 задовольняють соціальні інтереси, 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.

У четвертому розділі – **«Науково-методичний апарат забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту»** – в контексті циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів уточнено методичні основи визначення результатів економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту та підхід до регулювання пасажирських перевезень; обрано пріоритети та проведено ієрархічне оцінювання умов господарювання підприємств пасажирського транспорту.

У дисертації на базі розробленого концептуального підходу та виходячи із запропонованого механізму розвинено 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 мають це враховувати.

Як засіб 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 мають компенсуватися із зовнішніх (стосовно дуальних

відносин «споживач – виробник») джерел. Таким чином, детермінована факторна модель грошових надходжень подається як сума добутків вартості (величини тарифів, R_7) і обсягів (R_3) перевезень, скоригованих на коефіцієнт, що ураховує розподіл пасажиропотоків на повноплатний і пільговий (частка повноплатного пасажиропотоку – γ_1 , пільгового – γ_2) та відносну оцінку пільг споживачів (або частку втрат перевізників від перевезення пільговиків – α_{2s}):

$$\sum_s R_{7s} \cdot R_{3s} \cdot (\gamma_{1s} + (1 - \alpha_{2s}) \cdot \gamma_{2s}).$$

При цьому як інструмент діагностики конкурентоспроможності та порівняльної оцінки вартості або якості послуг пропонується застосовувати показник вартості вигод (переваг, цінності обслуговування для) споживача, що дозволяє зіставляти послуги не за вигодами (цінністю) на одиницю витрат, а за вартістю споживання одиниці вигід (цінністі). Вартість вигод споживача (пасажира, що позначено через R_6) пропонується визначати співвідношенням його витрат (R_7 , основних та супутніх, які можна розглядати як вартість обслуговування) та характеристик транспортної послуги (R_1), що у широкому розумінні формуються з оцінок якості (R_2 , доступності, безпеки, комфорту, сервісу), кількості (R_3 , перевезення, додаткових послуг), часу (R_4 , відправлення, прибуття, переміщення) та місця споживання (R_5 , відправлення, прибуття, напрямку руху, маршрут слідування): $p_a(R_6) = R_7 / R_1(R_2, R_3, R_4, R_5)$, у випадку визначеності (незмінності)

кількісно-часових і просторових ознак з оцінки якості. В такому разі інструментом діагностики конкурентоспроможності є порівняльна оцінка вартості:

$R_7(s_1) = R_7(s_2) \cdot R_1(s_1) / R_1(s_2)$ – добуток ціни вигод за порівняною послугою та

якості даної послуги, порівняльна оцінка якості: $R_1(s_1) = R_1(s_2) \cdot R_7(s_1) / R_7(s_2)$ –

співвідношення вартості даної послуги з ціною вигод порівняної послуги. Тим самим можна оцінити: завищена або ні вартість, а також чи необхідно підвищувати якість у порівнянні з альтернативним споживанням.

Крім того, як засіб збалансування показників діяльності перевізника, зокрема для визначення індексу зростання тарифів у випадку часткового зовнішнього покриття витрат ($I_{R7} = 1 / (\gamma_{1s} + (1 - \alpha_{2s}) \cdot \gamma_{2s})$), пропонується застосовувати множник детермінованої факторної моделі грошових надходжень – коефіцієнт, що ураховує розподіл пасажиропотоку на повноплатний та пільговий і в частині пільгового – частку втрат перевізників.

Варто додати, що часткова компенсація втрат (збитків) перевізників за рахунок бюджетних і позабюджетних коштів, яка характерна, зокрема, для залізниць і є одним з факторів, що призводить до збитковості діяльності та виникнення низки локальних проблем практики, є наслідком недосконалої інструментів регулювання пасажирських перевезень. Відповідно до запропонованих концептуальних засад соціально-спрямована діяльність підприємств пасажирського транспорту має ґрунтуватися на принципі економічної відповідальності. За цим принципом прийняття рішень щодо обслуговування пасажирів при

розв'язанні соціальних завдань передбачає обов'язкове урахування економічних наслідків і відшкодування втрат перевізників зацікавленою стороною. На залізницях такого роду втрати повною мірою 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. Унаслідок цього виникає необхідність уточнення методичного підходу до регулювання пасажирських перевезень з урахуванням критерію Парето-оптимальності.

Частку бюджетних відшкодувань (бюджетної складової пасажирських тарифів) пропонується визначати 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 ($a_{1s} = e_{is}/d_s$), 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 є фінансуванням інфраструктурної складової пасажирських тарифів, може стати інструментом обґрунтування величини компенсацій перевізникам. Такого роду уточнення дозволяють обґрунтовувати суму покриття втрат підприємств пасажирського транспорту із зовнішніх джерел (компенсації по пасажирських залізничних перевезеннях) 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 є сумою добутків вартості (величини тарифів, R_7) і обсягів (R_3) перевезень, скоригованих на коефіцієнт, що складається з частки бюджетних відшкодувань (бюджетної складової тарифів – a_{1s}) та відносної оцінки пільг споживачів (або частки втрат перевізників від перевезення пільговиків – a_{2s}) помножену на частку пільгового пасажиропотоку (γ_2):
$$\sum_s R_{7s} \cdot R_{3s} \cdot (a_{1s} + \gamma_{2s} \cdot a_{2s}).$$

Впорядкування пріоритетів та обґрунтування альтернативних умов організації діяльності підприємств пасажирського транспорту (в цілому або залежно від спрямування) пропонується ґрунтувати на методі аналізу ієрархій. В роботі сформований склад елементів основних рівнів та шляхом ієрархічного синтезу розташовані альтернативи залежно від пріоритетності. Використання аналітичних процедур прийняття багатокритеріальних рішень виступає основою усуну-

нення суперечності інтересів соціально-економічних суб'єктів у 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 пасажирам має значно меншу вагомість. Як наслідок, спільні інтереси пасажирів, перевізників і держави концентруються та, відповідно, мають задовольнятися у напрямі посилення тенденцій кастомізації. Отже, як альтернативні 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.

У п'ятому розділі – **«Інструментарій оцінки ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки»** – визначено комплекс показників оцінки соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів, узагальнено методичні основи та надано практичні рекомендації щодо оцінки умов обслуговування пасажирів з позицій забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, уточнено методичні основи оцінки рівня соціально-економічної ефективності та обґрунтування вибору умов обслуговування пасажирів.

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 із зазначених альтернатив пропонується здійснювати за сукупністю критеріїв, що утворюють систему показників соціально-економічної ефективності обслуговування пасажирів.

Розрахунок кожного з показників соціально-економічної ефективності (рис. 3) ґрунтується на різних (згідно із 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-галузевих об'єднань залізничного транспорту з обслуговування пасажирів.

В роботі узагальнені методичні основи та розроблені практичні рекомендації щодо оцінки показників соціально-економічної ефективності у сфері пасажироперевезень. Відповідно до результатів оцінювання на рівні виробників майже за всіма критеріями найкращою є третя з досліджуваних альтернатив – комерційна альтернатива (табл. 2).



Рис. 3. Показники оцінки соціально-економічної ефективності діяльності підприємств пасажирського транспорту

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.

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 (табл. 3).

На рівні держави переваги отримує четверта – квазісервісна альтернатива, при цьому, як і на рівні споживачів, такий висновок є неоднозначним і здійснюється лише за кількістю оптимальних значень показників.

Таблиця 2. Показники економічної ефективності обслуговування пасажирів залізницями

Показник		Альтернативи	ДП «Донецька залізниця»	ДТГО «Львівська залізниця»	ДП «Одеська залізниця»	ДП «Придніпровська залізниця»	ДП «Південна залізниця»	ДТГО «Південно- Західна залізниця»
Індекс доходності (φ_1)	Відсоток покриття (доходами витрат), % (φ_{11})	перша	39,6	30,09	46,88	65,12	43,19	63,18
		друга	102,54	102,65	107,78	118,29	105,50	117,13
		третя	118,86	122,35	128,03	137,39	122,17	135,84
		четверта	113,07	115,78	121,78	131,06	116,20	129,63
	Співвідношення вигід і витрат (надходження та відтоку грошових коштів), % (φ_{12})	перша	46,2	35,11	54,7	75,98	50,39	73,72
		друга	119,65	119,78	125,76	138,02	123,11	136,67
		третя	150,04	147,9	163,97	172,54	150,90	170,33
		четверта	131,93	135,10	142,10	152,93	135,59	151,26
Рентабель- ність (φ_2)	Виробництва продукції (за фінансовими результатами та поточними витратами), % (φ_{21})	перша	-60,4	-69,91	-53,12	-34,88	-56,81	-36,82
		друга	2,54	2,65	7,78	18,29	5,50	17,13
		третя	18,86	22,35	28,03	37,39	22,17	35,84
		четверта	13,07	15,78	21,78	31,06	16,20	29,63
	Грошового потоку (за чистим грошовим потоком та відтоком грошових коштів), % (φ_{22})	перша	-53,8	-64,89	-45,3	-24,02	-49,61	-26,28
		друга	19,65	19,78	25,76	38,02	23,11	36,67
		третя	50,04	47,90	63,97	72,54	50,90	70,33
		четверта	31,93	35,10	42,10	52,93	35,59	51,26
Ефектив- ність викори- стання ресурсів (φ_3)	Пасажиронапруженість, пас. км на км довжини шляхів сполучення, тис. пас. км / км (φ_{31})	перша	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
		друга	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
		третя	744,66	859,82	1384,23	2525,94	1678,48	2954,43
		четверта	1270,39	1264,39	1824,13	3094,84	2351,07	3634,34
	Продуктивність праці, грн доходу на одного працюючого (φ_{32})	перша	75,51	52,51	47,18	64,32	68,49	60,10
		друга	195,53	179,12	108,48	116,85	167,32	111,42
		третя	250,24	213,43	125,85	130,63	189,43	124,33
		четверта	215,62	202,03	122,56	129,47	184,29	123,32

Таблиця 3. Середньомережеві показники соціально-економічної ефективності реалізації альтернатив

Показник		Соціально-економічні суб'єкти та рівень оцінки	Альтернатива				
			<i>перша</i> (базові умови)	<i>друга</i> (базові з повним виконанням держзобов'язань щодо надання компенсацій)	<i>третья</i> (комерційна альтернатива)	<i>четверта</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 вигід (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	

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 виконанням 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 господа-

рювання засвідчили наявність у сфері пасажироперевезень порушень процесів відтворення, що підтверджується: підтримкою значної рухомості населення (146 поїздок або 2,8 тис. км на одного мешканця на рік) на фоні економічної розбалансованості (втрати частки валової доданої вартості внаслідок збитковості діяльності) та прискороного 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 якість, 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 пов-

ноплатного 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. З 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. З 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 пасажирогодини 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 ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ

Монографії

1. *Гудкова В. П.* Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень: Монографія / В. П. Гудкова. – К.: ДЕДУТ, 2013. – 290 с.
2. *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.: ДЕДУТ, 2013 – 296 с. *Особистий внесок – дослідження теоретичних та практичних умов організації та специфіки регулювання діяльності підприємств пасажирського транспорту.*
3. *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.; За заг. редакцією О. В. Кендюхова. – К.: ДЕДУТ, 2015. – 216 с. *Особистий внесок – соціальний маркетинг як засіб забезпечення сталого розвитку підприємств пасажирського транспорту.*

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав

4. *Гудкова В. П.* Теоретические аспекты развития предприятий пассажирского транспорта / В. П. Гудкова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности). – Гомель: БелГУТ, 2013. – Вып. 6. – С. 252–258. [Білорусь]
5. *Гудкова В. П.* Государственное регулирование пассажирских перевозок / В. П. Гудкова // Экономика железных дорог. – № 4. – 2013. – С. 76–84. [Росія]
6. *Гудкова В. П.* Возможности бизнес-моделирования в социальных сферах экономической деятельности / В. П. Гудкова // Финансовая аналитика: проблемы и решения. – № 16 (154). – 2013. – С. 29–34. [Росія]

7. Гудкова В. П. Критерии сегментации рынка пассажирских перевозок / В. П. Гудкова // Вестник транспорта Поволжья. – № 2 (38). – 2013. – С. 6–10. [Росія]

8. Gudkova V. P. Diagnostics of competitive ability by retroactive effect method / V. P. Gudkova // Nauka I Studia. – NR 2 (72). – 2013. – P. 31–36. [Польща]

Статті у наукових фахових виданнях, які включені до міжнародних наукометричних баз

9. 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. [Index Copernicus]

10. Гудкова В. П. Пріоритети соціально-економічного збалансування суспільно-транспортних інтересів / В. П. Гудкова // Бізнес Інформ. – 2013. – № 4. – С. 216–220. [Ulrichweb Global Serials Directory, Research Papers in Economics, Російська наукова електронна бібліотека (eLIBRARY), Index Copernicus, Google Академія, Соціонет]

11. Гудкова В. П. Впорядкування соціально-економічних пріоритетів в системі транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Економічний часопис ХХІ. – 2013. – № 3–4. – С. 68–70. [EBSCOhost, Index Copernicus, Ulrichs Periodicals, C.E.E.O.L., GESIS, RISC]

12. 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. [Російська наукова електронна бібліотека (eLIBRARY)]

13. 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. [Російська наукова електронна бібліотека (eLIBRARY)]

Статті у наукових фахових виданнях

14. 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. *Особистий внесок – виявлені різні аспекти соціально-економічного призначення залізничних вокзалів.*

15. 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.

16. 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.: ДЕДУТ, 2013. – С. 11–28.

17. 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. – 2013. – № 6. – С. 52–54. *Особистий внесок – опис та схематичне узагальнення методичних основ визначення базових складових бізнес-плану пілотного проекту приміської залізничної компанії.*

18. 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.: ДЕДУТ, 2013. – С. 274–289. *Особистий внесок – встановлено співвідношення та виявлено тенденції зміни кількісно-якісних характеристик, залежність сегментації ринку від відстані переміщення.*

19. Гудкова В. П. Ідеологія квазісервісного врівноваження в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Економіка і держава. – № 1. – 2013. – С. 32–34.

20. Гудкова В. П. Соціально-економічні механізми системи транспортно-обслуговування населення / В. П. Гудкова // Формування ринкових відносин в Україні. – № 1. – 2013. – С. 44–48.

21. 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. *Особистий внесок – встановлено, систематизовано та розкрито зміст принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту.*

22. Гудкова В. П. Суспільно-транспортні суперечності в сфері перевезення пасажирів / В. П. Гудкова // Формування ринкових відносин в Україні. – № 12. – 2012. – С. 170–174.

23. 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.

24. 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.: ДЕДУТ, 2012. – С. 78–91.

25. 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.: ДЕДУТ, 2012. – С. 313–326.

26. 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.: ДЕДУТ, 2012. – С. 20–29.

27. 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. – Частина 2. – К.: ДЕДУТ, 2011. – С. 5–12.

28. 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.: ДЕДУТ, 2011. – С. 262–273.

29. 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.: ДЕДУТ, 2010. – С. 6–12.

30. 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.: ДЕДУТ, 2010. – С. 25–31.

31. 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.: ДЕДУТ, 2009. – С. 14–20. *Особистий внесок – сформульовано та розкрито припущення, що продукція транспорту формується і змінюється в результаті прояву закономірностей трансформації суспільства.*

32. 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.: ДЕДУТ, 2009. – С. 41–48. *Особистий внесок – розкрито головні логістичні закономірності забезпечення розвитку залізниць.*

Публікації за матеріалами наукових конференцій

33. 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.: ДЕДУТ, 2015. – С. 49–50.

34. Гудкова В. П. Маркетингова діяльність підприємств пасажирського транспорту / В. П. Гудкова // Проблеми економіки і управління на залізничному транспорті: Матеріали Дев'ятої Міжнародної науково-практичної конференції ЕКУЗТ 2014, 14 листопада – 14 грудня 2014, м. Київ. – К.: ДЕДУТ, 2014. – С. 106–107.

35. Гудкова В. П. Порівняльна рейтингова оцінка з урахуванням напряму оптимізації значень показників / В. П. Гудкова, О. В. Громова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень залізничного транс-

порту: Тези доповідей науково-практична конференція, м. Одеса, 23–25 вересня 2014 р. – К.: ДАТУ, 2014. – С. 81–84.

36. *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.

37. *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.: ДЕГУТ, 2013. – С. 11–13.

38. *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.

39. *Гудкова В. П.* Обґрунтування методології визначення пріоритетів соціально-економічного врівноваження / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіки і технології: Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції, серія «Економіка і управління», 11, 12 квітня 2013 р., м. Київ. – 2013. – С. 64–66.

40. *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. Економіки. София. «Бял ГРАД-БГ» ООД. – С. 10–12.

41. *Гудкова В. П.* Механизмы управления социально-экономическими процессами в сфере перевозки пассажиров / В. П. Гудкова // Безопасность движения поездов: Тринадцатая Научно-практическая конференция, 18–19 октября 2012, г. Москва (Россия). – С. XIV-92– XIV-94.

42. *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. Ekonomické vedy: Praha. Publishing House «Education and Science» s.r.o. – S. 3–5.

43. *Гудкова В. П.* Квасісервісне 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.

44. *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: Матеріали Шестой Международной научно-практической конференции ЭКУЖДТ 2012, 11–13 октября 2012, г. Судак. – К.: ГЭТУТ, 2012. – С. 11–13.

45. *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 мі-

жнародної науково-практичної інтернет-конференції, 2–3 жовтня 2012 р., м. Дніпропетровськ. – Дніпропетровськ: Герда, 2012. – С. 12–14.

46. *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.

47. *Гудкова В. П.* Проблеми перевезення пасажирів в еволюційному контексті / В. П. Гудкова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, 18–20 вересня 2012 р., м. Харків. – К.: ДАЗТУ, 2012. – С. 88–90.

48. *Гудкова В. П.* Особливості загальноекономічного зростання в сфері пасажирських перевезень / В. П. Гудкова // Перспективные компьютерные, управляющие и телекоммуникационные системы для железных дорог Украины: Матеріали 25-й международной конференции, 24–29 сентября 2012 р., м. Алушта. – Х.: УкрДАЗТ, 2012. – С. 24–26.

49. *Гудкова В. П.* Необхідність категоризації сфери пасажиро-перевезень 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.

50. *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.

51. *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.

52. *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.

53. *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.

54. *Гудкова В. П.* Економічні умови формування системи соціальних пілг в Україні / В. П. Гудкова // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, еко-

номіка і технології: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції. – Сер. «Економіка і управління». – К.: ДЕДУТ, 2011. – С. 87–88.

55. 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.

56. 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. *Особистий внесок – формулювання проблем забезпечення розвитку пасажирських перевезень залізниць.*

57. 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>

58. 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.

59. 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.: ДЕДУТ, 2008. – С. 78–79.

АНОТАЦІЯ

Гудкова В. П. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук зі спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний економіко-технологічний університет транспорту, Київ, 2015.

Дисертація присвячена дослідженню проблеми забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту. У роботі встановлено та розкрито зміст методологічних принципів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту, які ураховують інтереси соціально-економічних суб'єктів та дозволяють визначити вихідні теоретичні положення щодо форму-

вання правил поведінки при комерціалізації та соціалізації діяльності. На принципово нових засадах розроблено та узагальнено у вигляді тривимірної моделі концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності, що передбачають формування Парето-оптимальних умов обслуговування, дозволяють розмежувати діяльність перевізників, диференціювати вид обслуговування та умови надання послуг пасажиром. Запропоновано побудувати механізм забезпечення ефективної діяльності на основі циклічного Парето-оптимального узгодження інтересів соціально-економічних суб'єктів та причинно-наслідкової логіці, що передбачає перехід від персоніфікованого обслуговування за комерційними умовами до надання пільгових і далі стандартних послуг у випадку незадоволення соціальних потреб. З урахуванням необхідності соціалізації економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту розроблено детерміновані факторні моделі грошових надходжень і компенсацій та передбачено оцінку вартості вигід споживача. Визначені альтернативні варіанти формування умов господарювання підприємств пасажирського транспорту. Доведена ефективність організації діяльності підприємств пасажирського транспорту відповідно до встановлених методологічних принципів на обґрунтованих концептуальних засадах.

Ключові слова: ефективність, економічна діяльність, обслуговування пасажирів, підприємства пасажирського транспорту, сервісна економіка, соціально орієнтована економіка.

АННОТАЦІЯ

Гудкова В. П. Обеспечение эффективной деятельности предприятий пассажирского транспорта в условиях социально ориентированной экономики. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Государственный экономико-технологический университет транспорта, Киев, 2015.

Диссертация посвящена исследованию проблемы обеспечения эффективной деятельности предприятий пассажирского транспорта. В работе установлено и раскрыто содержание методологических принципов обеспечения эффективной деятельности предприятий пассажирского транспорта, учитывающих интересы социально-экономических субъектов и позволяющих определить исходные теоретические положения по формированию правил поведения при коммерциализации и социализации деятельности. На принципиально новых началах разработаны и обобщены в виде трехмерной модели концептуальные основы обеспечения эффективной деятельности, предусматривающие формирование Парето-оптимальных условий обслуживания, которые позволяют разграничить деятельность перевозчиков, дифференцировать вид обслуживания и условия предоставления услуг пассажирам. Предлагается построить механизм обеспечения эффективной деятельности на основе циклического Парето-оптимального согласования интересов социально-экономических субъектов и причинно-следственной логике, предполагающей переход от персонифицированного обслуживания на

коммерческих условиях к предоставлению льготных и далее стандартных услуг в случае неудовлетворения социальных нужд. С учетом необходимости социализации экономической деятельности предприятий пассажирского транспорта, разработано детерминированные факторные модели денежных поступлений и компенсаций, а также предусмотрена оценка стоимости выгод потребителя. Определены альтернативные варианты формирования условий хозяйствования предприятий пассажирского транспорта. Доказана эффективность организации деятельности предприятий пассажирского транспорта в соответствии с установленными методологическими принципами и обоснованной концепцией.

Ключевые слова: эффективность, экономическая деятельность, обслуживание пассажиров, предприятия пассажирского транспорта, сервисная экономика, социально ориентированная экономика.

ANNOTATION

Victoria P. Gudkova. Ensuring of the effective activity of passenger transport enterprises in the conditions of socially oriented Economics. – The manuscript.

The dissertation for getting scientific degree of the Doctor of Economic Sciences in speciality 08.00.04 – Economics and Management of the Enterprise (by the types of economical activity). – State Economic and Technological University of Transport, Kiev, 2015.

The dissertation is devoted to the problem of ensuring of the effective activity of passenger transport enterprises in conditions of socially oriented Economics.

The research of the tendencies in functioning and development of passenger transport enterprises of public usage in the current management has improved the presence of the infringements of reproduction processes in the area of passenger traffic. The realized statistical and analytical review of the patterns of economic indices change presented the opportunity to characterize the reproductive processes.

The contradictory requirements for volume, cost and quality of transportation (individual consumption (service personification) or mass accordance (total transport services for the population), full-payment (increasing of the carriers' cash flows) or preferential acquisition (availability of consumption), combined service which includes the increase of demands for speed, comfort and additional service or public-sufficient quality without creating exceptional conditions of consumption for every user) were revealed by the interpretation of the basic provisions of the concepts of maintenance and socially oriented economy in the context of passenger service. The necessity of separation of functioning oriented on solving the commercial and social problems on the passenger transport enterprises of public usage was explored by the same way.

The contents of the methodological guidelines for the effective functioning of passenger transport enterprises considering the interests of socio-economic subjects and allowing the determination of basic theoretical position on the formation of rules of conduct in the commercialization and socialization of functioning is presented and discovered in this thesis. The concept of «quaziservicing» grounds in this thesis basing on the concept of service and socially oriented economy, taking into account for-

ulated methodological principles. Its intension provides the passenger service, which is necessary for society in quantity and quality and profitable for carriers. It functions in the mixed system of "consumer – producer – state" providing commercial and social services at the same time. The conceptual basic foundations of effective functioning, which provide the formation of the Pareto-optimal conditions of service, are designed and synthesized in the form of three-dimensional model according to the fundamentally new principles. These foundations allow us to separate all functions of carriers and to differentiate the type of service and conditions of the provision this service to passengers. It is proposed to create a mechanism to ensure the effective functioning based on the cyclical Pareto-optimal coordination of interests of socio-economic subjects and on the causal-investigatory logic, which assumes the transition from personalized commercial service to providing preferential and further standard service in case of dissatisfaction of social needs.

There were created the deterministic factor models taking into account the necessity of socialization of the economical functioning of the enterprises of passenger transport. Among them are the model of cash flow (it takes into account the economical indices at the system of fully-paid and preferential passenger service and presents the mean of balancing the results of functioning for the benefit of the carrier) and the model of compensation (it takes into account the comparative estimation of the consumer's benefits and the budget deduction deals, which were counted basing on the infrastructure component of the tariff, and it presents the way of balancing of the functioning results of passenger transport enterprises according to the state interests). And also the estimation of consumer's benefits was provided. It allows to compare different services according to the purchase of consumption of a benefit unit (value) and constitutes the tool of diagnosing of the competitiveness and the method of functioning results balancing according to the passenger's interests.

The method of hierarchy analysis is proposed to use in making decisions concerning the boundaries of the commercialization and socialization of the activities and nature of passenger service. Decomposition of the problem on the basis of method of hierarchy analysis allowed us to formulate the theoretical principles of the methodological approach to the socio-economic priorities streamlining and the formation of generalized alternative options for the development of economic activity in the passenger transportation sphere. For the purpose of conducting a comprehensive study of effectiveness of activity of the passenger transport enterprises is proposed to use a set of key performance indicators defined from the standpoint of harmonizing socio-economic requirements and based on the need to meet the interests of different actors in the sphere of passenger transportation. The implementation of comparative rating based assessment of differentiation of the individual parameters allowed us to validate the choice of alternatives that best meet the condition of Pareto-optimal solutions of socio-economic problems. Effectiveness of the organization of activity the passenger transport enterprises in is proven accordance with established guidelines and grounded concept.

Keywords: effectiveness, economic activity, passenger service, passenger transport enterprises, economical service, socially oriented Economics.

ГУДКОВА ВІКТОРІЯ ПЕТРІВНА

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ
ПІДПРИЄМСТВ ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
В УМОВАХ СОЦІАЛЬНО ОРІЄНТОВАНОЇ ЕКОНОМІКИ

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

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
доктора економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Підписано до друку 06.10.2015 р.
Формат паперу 60x84¹/₁₆. Папір – для тиражувальних апаратів.
Друк офсетний. Ум.-друк. арк. 1,9.
Замовлення № 111/15. Тираж 120 прим.

Надруковано в Редакційно-видавничому відділі ДЕТУТ.
Свідоцтво про реєстрацію Серія КВ № 19980-9780ПР від 28.05.2013 р.
03049, м. Київ – 49, вул. Миколи Лукашевича, 19.