

Економика и управление национальным хозяйством

УДК 338.47:656.22

Зоріна Олена Іванівна

д.е.н., професор, завідувач кафедри маркетингу

Український державний університет залізничного транспорту

Мкртичьян Олена Миколаївна

старший викладач кафедри маркетингу

Український державний університет залізничного транспорту

Зорина Елена Ивановна

д.э.н., профессор, заведующая кафедрой маркетинга

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

Мкртычьян Елена Николаевна

старший преподаватель кафедры маркетинга

Украинский государственный университет железнодорожного транспорта

Zorina Olena

Doctor of Economics, Professor, Head of the Department of Marketing

Ukrainian State University of Railway Transport

Mkrtychyuan Olena

Senior Lecturer at the Department of Marketing

Ukrainian State University of Railway Transport

**ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ
МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ
ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ
WAYS OF IMPROVING THE EFFICIENCY OF THE ACTIVITY OF THE
MILITARY STATIONS OF RAILWAYS OF UKRAINE**

Анотація. У статті розглядаються питання забезпечення сталого соціально-економічного розвитку залізничного транспорту України.

Припускаючи, що соціальний ефект від порятунку малодіяльних областей виникає через збереження робочих місць і податкових надходжень до бюджету, ми визначимо трудовитрат, що їх вартість для забезпечення приміського руху за цими областями. Для скорочення витрат на організацію як пасажирських, так і вантажних перевезень залізничним транспортом необхідно підвищувати ефективність експлуатації так званих малодіяльних ділянок.

Ключові слова: Малодіяльні ділянки залізниць, залізниця, залізничний транспорт, економічний ефект, соціальний ефект.

Анотація. В статье рассматриваются вопросы обеспечения устойчивого социально-экономического развития железнодорожного транспорта Украины. Предполагая, что социальный эффект от спасения малодействующих областей возникает из-за сохранения рабочих мест и налоговых поступлений в бюджет, мы определим трудовозатрат, что их стоимость для обеспечения пригородного движения по этим областям. Для сокращения расходов на организацию как пассажирских, так и грузовых перевозок железнодорожным транспортом необходимо повышать эффективность эксплуатации так называемых малодейственных участков.

Ключевые слова: малодейственные участки железных дорог, железная дорога, железнодорожный транспорт, экономический эффект, социальный эффект.

Summary. In the article the questions of providing of steady socio-economic development of railway transport of Ukraine. Assuming, that a social effect from saving of malodeyatelnih areas appears due to saving of workplaces and tax receipts in a budget, we will define trudozatrati that their cost for providing of suburban motion on these. To reduce the cost of organizing both passenger and freight transport by rail, it is necessary to increase the efficiency of exploitation of so-called low-impact sections.

Key words: Inactive sections of railways, railway, railway transport, economic effect, social effect.

Постановка проблеми. Основне призначення залізничного транспорту України в даний час - забезпечення виробництва експортної продукції та експорту сировини. У цих умовах багато об'єктів інфраструктури залишаються незатребуваними. Для більшої частини шляхів і станцій на території країни спостерігається істотний дисбаланс між їх пропускної і провізної здатністю, і виконуваними обсягами роботи.

Економічна ефективність їх експлуатації мінімальна, а то і зовсім покривається за рахунок результатів роботи більш вантажонапружених ділянок. Іншими словами, вартість утримання мережі, значна частина якої не використовується і приносить збитки, перекладається на що залишилися вантажовідправників.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В економічній літературі як вітчизняних так і зарубіжних авторів [1, с. 20-25; 2, с. 15-20; 3, с. 50-55; 4, с.196-199; 5, с. 68-72; 6, с. 17-20] приводяться різноманітні дані про функціонування малодіяльних ділянок, зроблено спроби описати та систематизувати існуючі проблеми транспортного обслуговування регіонів, у тому числі підтримка малодіяльних ділянок в інтересах держави. Однак в цих роботах не достатньо повно висвітлюється соціальна сторона цієї економічної проблеми, що може бути кількісно оцінена визначенням соціального ефекту. Питанням, пов'язаним з особливостями соціально-економічного розвитку залізничного транспорту присвячені дослідження таких вітчизняних науковців як Ю.С. Бараш, М.І. Данько, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.М. Кірпа, М.В. Макаренко, Л.О. Позднякова, Г.Д. Ейтутіс, І.В. Токмакова, М.М.Чеховська. Методичний підхід, який було запропоновано у статті Калабухіні Ю.Є., Ткаченко В.В. та Зоріної О.І., дозволяє кількісно оцінити соціальний ефект від збереження діяльності малодіяльних ліній і може бути застосованим при вирішенні проблеми їх подальшої експлуатації.

Постановка завдання Одним з найважливіших напрямків реформування залізничного транспорту України є модернізація та розвиток

інфраструктури залізничного та автомобільного транспорту В умовах економічних реформ, що супроводжувалися спадом обсягів виробництва і старінням матеріально-технічної бази транспорту, різко загострилася проблема використання малодіяльних ділянок шляху на залізничному транспорті.

Йдеться про залізничні ділянках, що мають малі розміри пасажирського та вантажного руху, як правило, одноколійних Ці лінії в основному мають регіональне значення

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах господарювання більшість вітчизняних підприємств знаходиться в процесі адаптування своєї діяльності до мінливого ринкового середовища. Головною метою реформування залізничного транспорту України виступає підвищення конкурентоспроможності його структурних підрозділів та досягнення на цій основі покращення загальних показників діяльності транспортного сектору країни зокрема.

Аналіз світового досвіду реформування залізничного транспорту доводить, що забезпечення ефективності діяльності транспортного сектору економіки країни можливий лише за умов створення конкурентного середовища. Створення умов прозорості та достатньої досконалості конкуренції на ринку перевезень, виходить з обмеження державної власності на окремі інфраструктурні елементи та передачі їх до приватного сектору.

Необхідно зауважити, що адаптація діяльності залізничного транспорту до ринкових умов господарювання значно ускладнюється не вирішеними досі проблемами значного старіння виробничо-технічної бази залізниць та, таким чином, невідповідності технологічного рівня перевезень до зростаючих потреб суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг.

Оскільки, на долю саме залізничного транспорту припадає основне навантаження з перевезення вантажів та пасажирів в країні, то доречним є ствердження, що забезпечення його соціально-економічного розвитку

виходить з належної уваги до вивчення проблем функціонування та експлуатації залізничної інфраструктури, що дозволить розробити шляхи забезпечення ефективності їх діяльності в ринкових умовах господарювання.

Найважливішою складовою соціально орієнтованої економіки є транспортна галузь, за допомогою якої здійснюється переміщення товарів, що продовжує процес виробництва та доставку населення до робочих місць, створюючи при цьому необхідні умови для виробничого процесу. Забезпеченість території добре розвинутою транспортною системою є одним із чинників залучення населення у виробництві, служить важливою перевагою для розміщення продуктивних сил і дає інтеграційний ефект.

Експлуатація малодіяльних ділянок приносить ПАТ "Укрзалізниця" досить відчутних збитків і супроводжується чималими труднощами організаційно-управлінського характеру (технічне обслуговування і ремонт, кадрове забезпечення, безпеку руху та ін.). За даними ПАТ "Укрзалізниця" на мережі залізниць країни експлуатується близько 8 тис. Км малодіяльних ділянок, що становить в експлуатаційній довжині мережі (85,5 тис. Км) більше 9%.

У більшості випадків поліпшення транспортного обслуговування населення в зоні тяжіння малодіяльних ліній заважає відсутність сучасного (і при цьому економічного) рухомого складу. Експлуатація приміських поїздів традиційної компоновки в сучасних умовах на малодіяльних лініях давно визнана неефективною, а застосування тепловоза і невеликої кількості вагонів також не позбавлене недоліків. Зокрема, експлуатовані локомотиви мають низькі показники прискорення і уповільнення, що небажано, особливо для ділянок, де зупинкові пункти розташовані на відносно близькій відстані один від одного.

З метою підвищення якості та конкурентоспроможності послуг, що надаються в приміському сполученні, а також зниження витрат на ці перевезення в даний час крім приміських поїздів традиційної компоновки на

окремих маршрутах з відносно невеликим пасажиропотоком використовуються так звані «рейкові автобуси».

Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямі. Залізничний комплекс країни має потужний виробничий, кадровий, інтелектуальний, інноваційний, соціальний потенціали. Проте в сучасних умовах розвитку, в умовах реформування залізничного транспорту, передачі рентабельних видів діяльності приватні руки, особливої уваги потребує саме розвиток такої складової соціально-економічного розвитку галузі як технічна. Оновлення, модернізації інфраструктури, рухомого складу, залучення інвестицій в залізничну галузь обумовлюють необхідність визначення шляхів вирішення проблем, які постають перед залізницями України в сучасних умовах господарювання, а система оцінки рівня соціально-економічного розвитку залізничного транспорту дозволить оцінити всі сфери розвитку в тому числі кількісні, якісні та структурні, що сприятиме забезпеченню розвитку галузі шляхом врахування всіх аспектів його діяльності.

Література

1. Абрамов А.П. Определение экономических показателей эксплуатации малодетальных железнодорожных линий [Текст] / А.П. Абрамов // Вестник ВНИИЖТ, 1996. – № 3. – С. 20-25.
2. Белоглазов А.Ю. Проблема убыточности малодетальных железнодорожных линий и участков в рыночных условиях [Текст] / А.Ю. Белоглазов // Железнодорожный транспорт. Серия Маркетинг и коммерческая деятельность. – 2004. – Вып. 1. – С. 15-20.
3. Гильмутдинова Г. Малодетальные линии – общая проблема железных дорог и регионов [Текст] / Г. Гильмутдинова // РЖД Партне. – № 7-8. – 1999. – С. 50-55.
4. Зоріна О.І. Методичні підходи до визначення малодіяльності залізничних ділянок [Текст] / О.І. Зоріна // Зб. наук. праць Державного

економіко-технологічного ун-ту транспорту Сер. «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ, 2010. – С. 196–199.

5. Макеев В.А. Проблемы эксплуатации малодетальных линий [Текст] / В.А. Макеев // Железнодорожный транспорт. – 2000. – № 11. – С. 68-72.
6. Васильев А. А. Формирование и развитие малодетальных железнодорожных линий и решение проблемы их функционирования [Текст] / А.А. Макеев // Транспорт, наука, техника, управление. – 2012. – № 10. – С. 17-20.
7. Зоріна О. І. Результати дослідження соціального ефекту техніко-організаційних заходів на залізничному транспорті / О. І. Зоріна, Ю. Є. Калабухін, В. В. Ткаченко // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В. В. Докучаєва. Сер. : Економічні науки. - 2014. - № 7. - С. 13-19. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vkhnau_ekon_2014_7_6