

Крихтіна Ю.О.

Український державний університет залізничного транспорту

Островерх Н.І.

Український державний університет залізничного транспорту

Седякін Ф.І.

Український державний університет залізничного транспорту

ДЕРЖАВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАБІЛЬНОГО РОЗВИТКУ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Доведено соціально-економічну значущість пасажирського залізничного сполучення в сучасних умовах. Встановлено, що найбільш важливим елементом пасажирського комплексу і водночас складним є приміські залізничні перевезення. Виділено низку чинників, що підтверджують значущість приміського транспорту України. Окреслено коло проблем, які безпосередньо стосуються розвитку пасажирських приміських перевезень, серед яких варто виділити такі: незадовільний стан рухомого складу приміського залізничного транспорту; планово-витратний характер приміських перевезень, тобто з року в рік у господарстві плануються збитки від перевезення пасажирів, які за діючою системою організації розрахунків не компенсуються з місцевих бюджетів; формування тарифної плати за проїзд пасажирів у приміському сполученні, яке недосконале та потребує перегляду; наявність людського чинника, що пов'язане з несплатою пасажирами вартості проїзду у приміських потягах. Обґрунтовано необхідність удосконалення системи державного забезпечення стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень завдяки розвитку соціально-економічних відносин між залізницями й органами місцевого самоврядування на рівні приміського сполучення, для чого необхідно: отримати від місцевих органів виконавчої влади компенсацію за перевезення громадян пільгових категорій у повному обсязі; підвищити ефективність приміських пасажирських перевезень завдяки вдосконаленню діяльності залізниць; встановити науково обґрунтовані тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні, які б дозволили частково ліквідувати їхню збитковість; виділяти урядом країни субсидії на перевезення пасажирів у приміському сполученні для повної компенсації їхньої збитковості.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, приміське сполучення, місцеві органи влади, ефективність приміських пасажирських перевезень, збитковість.

Постановка проблеми. Роль залізничного транспорту надзвичайно важлива як для економіки держави, так і для суспільства загалом, незважаючи на зменшення частки залізниць унаслідок конкурентно-еволюційного розвитку інших видів транспорту. Завжди залізничний транспорт був глибоко інтегрований із соціально-економічними процесами нашої країни, зараз ним забезпечено 85% загального вантажообігу (без урахування трубопроводів) і приблизно 30% пасажиропотоку, що вказує на високий попит на послуги залізничного транспорту.

В умовах конкуренції залізниці залишаються основою матеріального виробництва держави завдяки великому обсягу перевезень вантажів і пасажирів, що забезпечено високим ступенем

ритмічності та низькими втратами. Крім того, розвиток залізничного транспорту забезпечує державі здатність до стабільного соціально-економічного та територіального розвитку, що, у свою чергу, породжує потенціал економічного зростання вітчизняного виробництва споживчих та інших товарів.

Але розвиток залізничного транспорту сьогодні є критичним з погляду соціально-економічного прогресу у країні. Кризові явища в економіці України сьогодні зумовили зниження ефективності та якості пасажирських перевезень. Недостатня якість перевезень пов'язана з такими чинниками, як: моральна і фізична застарілість рухомого складу пасажирського транспорту; недостатній розвиток і стан дорожньо-транспортної мережі

міст; невідповідність існуючого рухомого складу прогресивним вимогам сьогодення; неефективна тарифна політика; відсутність ефективних систем диспетчерського управління процесами перевезень пасажирів і керування дорожнім рухом; недостатній моніторинг перевезень пасажирів.

У сфері пасажирських перевезень особливо значущим, найбільш динамічним і соціально чутливим є приміське сполучення. Через недосконалу організацію руху і неефективне використання рухомого складу за запитом місцевих органів влади, а також на тлі погіршення соціально-економічної ситуації в Україні залізниці несуть значні втрати у сфері приміських пасажирських перевезень. Комплекс приміських залізничних перевезень може принести величезні суспільні вигоди, але його розвиток безпосередньо залежить від участі держави й уваги органів місцевої влади.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням поліпшення функціонування пасажирського комплексу присвячені роботи таких вітчизняних учених і практиків, як: В. Гудкова [1], К. Дода [2], В. Задоя [3], Ю. Мирошніченко [4], А. Поздняков [5] та ін. Теоретичні та прикладні питання державного управління та регулювання діяльності залізничного транспорту висвітлені в чисельних публікаціях учених галузі: О. Дейнеки [6; 7], В. Матвієнка [8], В. Овчиннікової [9], Д. Тимохи [10] та ін.

У своїх наукових роботах автори досліджували широкий спектр проблем: удосконалення механізму управління пасажирськими перевезеннями, зокрема у приміському сполученні, реформування пасажирського комплексу, реструктуризації підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту, державного управління й адміністрування діяльності залізничного транспорту України тощо.

Однак питання державного забезпечення стабільного розвитку сфери залізничних пасажирських перевезень недостатньо повно висвітлені та досліджені. На теперішній час залишаються актуальними питання підвищення соціально-економічної ефективності пасажирських перевезень завдяки вдосконаленню економічних відносин між залізницями і виконавчими органами місцевого самоврядування з метою формування платоспроможного попиту на перевезення та посилення потенціалу конкурентоспроможності залізничного транспорту.

Постановка завдання. Мета статті – обґрунтування необхідності вдосконалення системи державного забезпечення стабільного розвитку

сфери залізничних пасажирських перевезень завдяки розвитку соціально-економічних відносин між залізницями й органами місцевого самоврядування на рівні приміського сполучення.

Виклад основного матеріалу дослідження. Розвиток пасажирського залізничного сполучення має велику соціально-економічну значущість. Так, забезпечення транспортної доступності регіонів країни для громадян підвищує їхню мобільність, тим самим позитивно впливає на розвиток міських агломерацій, що, у свою чергу, стимулює економічний розвиток регіонів, які тяжіють до нових транспортних коридорів.

Підвищення доступності якісних транспортних послуг населенню створює потенціал для отримання громадянами освітніх і культурних послуг, що, у свою чергу, впливає на розвиток кадрового потенціалу та ринку праці країни.

Водночас розвиток пасажирських перевезень і підвищення їхньої якості позитивно впливають на зростання внутрішніх і міждержавних переміщень громадян, підвищують туристичну привабливість країни завдяки більш доступному транспортному сполученню.

Крім того, розвиток швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху підвищує конкурентоспроможність залізничного транспорту, здебільшого порівняно з автомобільним і, у деяких випадках, з авіаційним транспортом.

Отже, соціально-економічна ефективність розвитку залізничного пасажирського сполучення досягається завдяки таким видам ефектів, як:

- зниження обсягів викидів шкідливих речовин у результаті скорочення кількості автомобілів на шляхах загального користування, що, у свою чергу, знижує витрати державного та місцевих бюджетів на підтримку екологічного балансу;

- скорочення часових витрат громадян під час поїздок до місця роботи, що позитивно впливає на зростання обсягу й якості продукції підприємств-роботодавців;

- зниження втрат економіки у результаті скорочення смертності економічно активного населення внаслідок транспортних подій.

Високий попит на пасажирські залізничні перевезення зумовлений багатьма чинниками, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов. Також серед позитивних чинників, що формують попит на пасажирські залізничні перевезення, можна назвати незалежність від дорожніх заторів, які стають дедалі більшою проблемою на автошляхах загального користування.

Зростання кількості поїздок громадян України в пасажирському транспорті потребує забезпечення якості й ефективності перевезень пасажирів завдяки розробленню і практичній реалізації відповідних організаційно-технічних і екологічних заходів (упровадження сучасного рухомого складу, оптимізація маршрутів перевезень, запровадження системи диспетчерського управління перевезеннями на основі широкого застосування засобів інформатики й обчислювальної техніки, оптимальна координація різних видів транспорту, оптимізація тарифів).

Сьогоднішні умови висувають нові вимоги до пасажирських перевезень. Зокрема, зростання рівня конкуренції з боку інших видів транспорту, передусім автомобільного, завдяки гнучким графікам, тарифам, додатковому сервісу, мобільності, призвело до відтоку частини пасажирів. Нині конкурентною перевагою має стати не лише найнижчий тариф, але й інші чинники, які високо цінуються пасажирами. Підвищення швидкості руху поїздів, скорочення часу перебування в дорозі, зручність розкладу руху поїздів, якість сервісних послуг, зміна технології їх надання та розширення спектра цих послуг забезпечуються на основі чітко діючої логістичної системи, яка в пасажирському господарстві залізничного комплексу країни ще не створена [3, с.112].

Отже, крім очевидно існуючого попиту на безпечні, ритмічні та доступні за вартістю перевезення, можна зробити припущення про існування попиту на перевезення з підвищеним рівнем комфорту, включаючи прискорені приміські перевезення з відповідним тарифом.

Водночас велике значення має розвиток високошвидкісного пасажирського сполучення як одного з показників високого рівня технологічного розвитку країни.

Однак варто зазначити, що швидкісне пасажирське сполучення не завжди супроводжується комерційною ефективністю, тому, наприклад, високошвидкісні пасажирські перевезення в Європі субсидуються державами.

Дуже важливим, соціально значущим, але, напевно, найбільш проблемним сегментом ринку пасажирських перевезень залізниць України є приміські перевезення, які забезпечують високий, регулярний, проте часто неплатоспроможний попит на транспортні послуги [5, с. 262].

У світі приміські пасажирські перевезення мають велике значення для розвитку економіки країн та їхніх регіонів. Вирішуючи проблему працевлаштування працездатного населення перед-

мість великих міст, у розвинутих країнах світу особливу увагу зосереджують на розвитку приміського сполучення, передусім залізничного. Кожного дня багато робітників із міст-супутників дістаються на роботу до столиць і великих промислових центрів саме залізничним транспортом.

До недавніх часів така ж ситуація була характерна і для України, але за період незалежності у сфері залізничних пасажирських перевезень у приміському сполученні спостерігається стабільна тенденція до падіння кількості пасажирів. Безумовно, це пов'язано зі значним спадом обсягів промислового виробництва в окремих регіонах країни, а також з економічною кризою в державі загалом.

Однак є проблеми, які стосуються безпосередньо розвитку приміського комплексу України, вирішення яких залежить від багатьох чинників економіко-організаційного та людського характеру.

Серед чинників економіко-організаційного характеру варто виділити, по-перше, незадовільний стан рухомого складу приміського залізничного транспорту – величезний, майже критичний знос основних фондів господарства, тобто низький ступінь їхньої придатності до експлуатації, що значно впливає на безпеку перевезень пасажирів у приміському сполученні. По-друге, приміські перевезення є планово-втратами, тобто з року в рік у господарстві плануються збитки від перевезення пасажирів, які за діючою системою організації розрахунків не компенсуються з місцевих бюджетів. По-третє, формування тарифної плати за проїзд пасажирів у приміському сполученні, недосконале та потребує перегляду. І, як наслідок недосконалої тарифної політики, – вплив людського чинника, який пов'язаний із несплатою пасажирами вартості проїзду у приміських потягах.

Приміські перевезення не завжди забезпечуються їхньою кількістю та якістю, а витрати далеко не вповні покриваються доходами від продажу квитків і недостатньо компенсуються бюджетами місцевих органів самоврядування.

Під впливом цих чинників залізниці несуть значні збитки у сфері приміських пасажирських перевезень. Згідно із чинним законодавством, компенсувати ці збитки мають державні та місцеві органи влади. Однак сьогодні регіональною владою досить тривалий час оплата компенсацій за перевезення пільгового контингенту забезпечується не повною мірою. Усе це впливає на економічні результати роботи залізниць у сфері пасажирських перевезень та перетворює останні на збитковий вид діяльності [4, с. 2].

З економічного погляду забезпечення приміських пасажирських перевезень, за умови встановлення тарифів, що належать до регульованого державою сектора, не є комерційно привабливим, оскільки масовий попит на пасажирські приміські перевезення є по суті «соціальним» замовленням держави, спрямованим на забезпечення транспортної доступності та мобільності населення.

В Україні тарифи на проїзд у приміському залізничному сполученні регулюються місцевими органами влади, тоді як завдання оновлення приміського рухомого складу цілком впало тягарем на Укрзалізницю [2].

Окреслена проблема необхідності забезпечення стабільного розвитку сфери приміських перевезень пасажирів потребує комплексного вирішення на основі формування нової ефективної економіко-організаційної моделі управління приміським комплексом України.

Тому доцільним є вивчення можливості використання надбаного практичного досвіду організації діяльності господарства приміських перевезень на залізницях зарубіжних країн.

Так, закордонний досвід організації перевезень пасажирів у приміському сполученні свідчить, що в цьому процесі первинна роль відводиться не залізничним компаніям, а безпосередньо державі.

Тобто в розвинутих країнах підтримка держави є ключовим принципом побудови і головною умовою функціонування господарства приміських залізничних пасажирських перевезень. Розвиток приміських залізничних перевезень пасажирів напряму залежить від участі в цьому процесі держави та дбайливої уваги до них із боку місцевої влади.

Для кожної країни вирішення питань з удосконалення пасажирського залізничного сполучення має велике соціально-економічне значення, оскільки підвищується мобільність населення країни завдяки забезпеченню транспортної доступності між окремими її регіонами, що позитивно впливає на створення міських агломерацій і умов для стимулювання економічного розвитку цілих регіонів.

З розширенням приміського залізничного комплексу в державі виникають нові можливості для стабільного соціально-економічного та територіального розвитку, що сприяє зростанню внутрішнього виробництва товарів і послуг та нарощуванню економічного потенціалу як окремих регіонів, так і країни загалом.

Сучасний приміський залізничний транспорт є найважливішою ланкою в логістичному лан-

цюзі взаємопов'язаних галузей держави, він створює умови для міграції працездатних робітників, забезпечує транспортну мобільність трудових ресурсів, тим самим сприяє формуванню та стабільному функціонуванню великих підприємств [1, с. 64].

Соціально-економічний стан окремих адміністративних центрів та їхніх регіонів дуже відрізняється та має значні диспропорції в рівні розвитку. У таких складних умовах саме залізничне сполучення дозволяє нівелювати нерівномірність зростання та сприяє розвитку регіонів завдяки забезпеченню безперервних і ритмічних приміських пасажирських перевезень.

Для стратегічного розвитку країни, зокрема її регіонів, виділення державних коштів на розвиток приміського пасажирського комплексу є першорядною необхідністю, основою для відновлення виробництва, зростання їхніх масштабів і економічної ефективності функціонування.

Також доцільно виділити чинники, що негативно впливають на розвиток пасажирського руху, як-от:

- розвиток інформаційних технологій, що забезпечують можливість якісного аудіо- і відеозв'язку споживачів без потреби їхнього безпосереднього переміщення в одну локацію;

- висока завантаженість громадського транспорту міст прибуття / відправлення пасажирів, тобто пасажир, який прибуває в яке-небудь місто, стикається із проблемою або відсутності можливості, або низької якості, або високої завантаженості засобів громадського транспорту;

- висока відносна вартість у комплексі за переміщення на залізничному транспорті (з урахуванням чинників комфорту та мобільності) порівняно з аналогічним переміщенням автотранспортом.

Серед зазначених причин є як еволюційні чинники, так і такі, що є наслідком відсутності комплексного розвитку транспорту країни.

Наслідком відсутності комплексного розвитку транспортної системи в державі є висока концентрація населення у великих містах, низька відносна мобільність громадян, суттєві перепади щільності населення (кількість осіб на кв. км у містах і країні загалом), обмеженість можливостей розвитку економіки внаслідок високої концентрації економічно активного населення поблизу великих міст.

Унаслідок зазначених причин транспортна інфраструктура великих міст не справляється з обсягом пасажиропотоку, поступово знижуючи якість послуг, що, у свою чергу, формує додатковий

попит у громадян на особистий автотранспорт, що призводить до зниження економічної ефективності громадського транспорту, стримує його розвиток.

Отже, формується замкнене коло причинно-наслідкового зв'язку, коли без серйозного зовнішнього втручання внутрішні процеси поступово сповільнюються замість прискорення.

Оскільки транспорт є обслуговуючою галуззю і залежний від більш глобальних економічних і соціальних процесів, то його самостійний розвиток (через обмеженість доступних фінансових ресурсів) не може істотно сформувати додатковий попит на його послуги.

У зв'язку із цим ефективне використання наявних ресурсів держави в частині незайнятих в економічній і соціальній діяльності площ, тобто освоєння нових незайнятих територій замість концентрації економічних, культурних і соціальних центрів у найбільших, і без того завантажених, містах, дозволить сформувати потенціал для розвитку транспорту.

Висока концентрація виробничих чинників, наявність якісних медичних і освітніх послуг, інших соціально значущих умов у великих містах формують істотний дисбаланс між розвитком міста і передмістя, що спричиняє перенаселеність великих міст, появу на цьому ґрунті соціальних конфліктів і, в умовах обмежених інфраструктурних можливостей великих населених пунктів, формує негативні соціальні наслідки, як-от зростання криміналу, недостатність можливостей комунальних, правоохоронних, медичних і освітніх установ. У свою чергу, зазначені наслідки спричиняють зростання корупції і соціальної незадоволеності населення на ґрунті невідповідності якості та кількості матеріальних і нематеріальних благ, що отримуються, величині податків, що сплачуються.

Висновки. Отже, можна зробити висновок про те, що розвиток якісного швидкісного залізнич-

ного пасажирського сполучення істотно впливає на соціально-економічні чинники життєдіяльності країни.

Соціально-економічні ефекти, що формуються в результаті реалізації інвестиційних проєктів, спрямованих на прискорення пасажирського сполучення на залізничному транспорті, оцінюються у вигляді економічних вигод, що одержуються державою в результаті підвищення швидкості пасажирського руху.

Виходячи з досвіду аналізу проєктів розвитку транспорту, з позиції формування соціально-економічних ефектів у результаті реалізації інвестиційних заходів і подальшої господарської діяльності, проєкти розвитку залізничного транспорту формують для держави великий обсяг мультиплікативних ефектів, виражених у сукупності додаткових бюджетних надходжень, економічних і соціальних наслідків. Обсяг таких ефектів у більшості проєктів перевищує необхідні обсяги витрат на розвиток галузі.

На сучасному етапі господарювання наявні доходи від перевезення пасажирів у приміському сполученні не можуть компенсувати навіть умовно-змінні витрати, а це суперечить звичайній логіці та є причиною збитковості приміських перевезень.

Щоби виправити таке становище, необхідно:

- отримати від місцевих органів виконавчої влади компенсацію за перевезення громадян пільгових категорій у повному обсязі;
- підвищити ефективність приміських пасажирських перевезень завдяки вдосконаленню діяльності залізниць;
- встановити науково обґрунтовані тарифи на перевезення пасажирів у приміському сполученні, які б дозволили частково ліквідувати його збитковість;
- виділяти урядом країни субсидії на перевезення пасажирів у приміському сполученні для повної компенсації його збитковості.

Список літератури:

1. Гудкова В. Оцінка ефективності збалансованого функціонування і розвитку підприємств сфери пасажироперевезень. *Проблеми та перспективи розвитку підприємництва* : збірник наукових праць. 2014. Вип. 1 (6). С. 62–66.
2. Дода Ко. Реформа приміських пасажирських залізничних перевезень і розвиток регіонів. URL: https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirskikh_zaluznichnikh_perevezen_i_rozvitok_regioniv_431 (дата звернення: 12.07.2019).
3. Задоя В. Удосконалення механізму управління залізничними пасажирськими перевезеннями у приміському сполученні : монографія. Дніпропетровськ : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. 194 с.
4. Мирошниченко Ю. Забезпечення соціально-економічної ефективності приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті України : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03. Харків, 2011. 23 с.

5. Дослідження факторів, що впливають на формування пасажиропотоків залізничних приміських перевезень у великих міських агломераціях / А. Поздняков та ін. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Серія «Транспортні системи і технології». 2016. Вип. 29. С. 261–276.
6. Дейнека О., Крихтіна Ю., Курбатов Є. Теоретичні основи державного регулювання транспорту. *Держава та регіони* : науково-виробничий журнал. Серія «Державне управління». 2018. Вип. 3. С. 63–68.
7. Дейнека О., Позднякова Л., Нестеренко А. Державне управління і адміністрування залізничного транспорту України. *Державне будівництво*. 2018. № 1. С.1–9.
8. Матвієнко В. Механізм державного управління розвитком залізничної галузі в Україні : дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Маріуполь, 2017. 256 с.
9. Овчиннікова В. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту України. *Економіка та суспільство*. 2017. № 12. URL: http://economyandsociety.in.ua/journal/12_ukr/20.pdf (дата звернення: 15.07.2019).
10. Тимоха Д. Державне регулювання роботи залізничного транспорту: автореф. дис. ... канд. наук з держ. упр.: 25.00.02. Харків, 2007. 20 с.

Krykhtina Yu.O., Ostroverkh N.I., Sediakin F.I. STATE PROVISION OF STABLE DEVELOPMENT OF SCIENCE OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION

The socio-economic significance of passenger rail communication in modern conditions is proved. It is established that the most important element of the passenger complex and, at the same time, complex, is the commuter rail transport. A number of factors are confirmed, which confirm the significance of suburban transport in Ukraine. The range of problems related to the direct development of passenger suburban transportation is outlined, among which one should highlight: unsatisfactory condition of rolling stock of suburban railways; the planned and expeditious nature of suburban transportation, that is, from year to year; the losses of transportation of passengers are planned in the economy, which, according to the current system of organization of payments, are not compensated from local budgets; the formation of a tariff for the passage of passengers in suburban traffic is imperfect and needs to be reviewed; the presence of a human factor that is associated with non-payment of passengers fare in suburban trains. The necessity of improving the system of state support for the stable development of the sphere of rail passenger transportation due to the development of socio-economic relations between railways and local self-government bodies at the level of suburban communication is substantiated, which requires: to obtain from the local executive bodies compensation for the transportation of privileged categories of citizens in full; to increase efficiency of suburban passenger transportation by improving railways activities; to establish scientifically grounded tariffs for the carriage of passengers in suburban traffic, which would allow to partially eliminate their loss-making; to allocate subsidies for suburban passenger transportation for the full compensation of their loss-making by the Government of the country.

Key words: railway transport, passenger transportation, suburban traffic, local authorities, efficiency of suburban passenger transport, loss-making.