

УДК 338.012

*Анастасія Рачинська***ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЯК ФАКТОР
ВПЛИВУ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК КРАЇНИ***Анастасия Рачинская***ПОВЫШЕНИЕ УРОВНЯ ПАСАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КАК ФАКТОР
ВЛИЯНИЯ НА СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ СТРАНЫ***Anastasia Rachinskaya***IMPROVING OF PASSENGER TRANSPORT AS A FACTOR OF INFLUENCE
ON SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE COUNTRY**

Пасажи́рський транспорт є невід'ємним елементом транспортної системи у тій її частині, що забезпечує переміщення людей по території країни. Виробничо-технічні ресурси пасажирського комплексу як окремого і взаємозалежного компонента доповнюють і тим самим остаточно формують загальну сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічного обладнання і механізмів, засобів управління та зв'язку, облаштувань усіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних відносин.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, відправлення пасажирів, пасажирооборот, питома вага.

Рис.: 5. Табл.: 2. Бібл.: 6.

Пассажи́рский транспорт является неотъемлемым элементом транспортной системы в той ее части, что обеспечивает перемещение людей по территории страны. Производственно-технические ресурсы пассажирского комплекса как отдельного и взаимосвязанного компонента дополняют и тем самым окончательно формируют общую совокупность путей сообщения, перевозочных средств, технического оборудования и механизмов, средств управления и связи, устройств всех видов транспорта, объединенных системой технологических, технических, информационных, правовых и экономических отношений.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, отправления пассажиров, пассажирооборот, удельный вес.

Рис.: 5. Табл.: 2. Библ.: 6.

Passenger transport is an integral part of the transport system, in the part that provides the movement of people across the country. Production and technical resources of the passenger complex, as a separate and interrelated components complement and thus finally form a common set of means of communication, means of transport, technical equipment and machinery, controls and communication devices of all types of transport, integrated system of technological, technical, informational, legal and economic relations.

Key words: railway transport, passenger transport, the departure of passengers, passenger turnover, share of smb.

Fig.: 5. Tabl.: 2. Bibl.: 6.

JEL Classification: L92; O00

Постановка проблеми. Транспорт відіграє надзвичайно важливу роль як у економіці будь-якої країни загалом, так і в житті кожного окремого її мешканця. Його значення особливо посилилося в умовах надзвичайно швидкого розвитку економічних та соціально-культурних зв'язків між європейськими країнами в контексті сучасних глобалізаційних тенденцій. Потребує вирішення питання щодо подолання відставання у розвитку мережі українських залізниць від залізниць країн ЄС. Спрацьована інфраструктура та рухомий склад, невідповідність діючої системи управління вимогам сучасних ринкових відносин і, як наслідок, збільшення збитковості пасажирських перевезень, є значною проблемою, що потребує комплексного оцінювання та застосування логістичних інструментів, щодо оптимізації матеріальних, людських та інформаційних потоків на залізничному транспорті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми залізничного транспорту загалом та пасажирських перевезень зокрема висвітлювалися у наукових працях багатьох учених: А. П. Абрамова, І. М. Аксьонова, В. Л. Білозьорова, Є. М. Сича, Г. Д. Ейтутіса, Ю. С. Бараш, а І. М. Гойхмана, О. В. Диканя та інших. Проте дослідження перспектив інтеграції українських залізничних перевезень в європейську систему перевезень є недостатніми.

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Транспортна інфраструктура України являє собою систему транспортних комунікацій, що об'єднує усі

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

види транспорту. Її сучасний стан не у всьому відповідає сучасним вимогам і характеризується високою зношеністю основних фондів, низьким технічним рівнем рухомого складу та обладнання, недостатньо якісними послугами та низькими показниками безпеки руху, які не відповідають світовому рівню.

Мета статті. Аналіз сучасного стану перевезень пасажирів залізничним транспортом та перспективи європейської інтеграції українських залізниць.

Пасажирський транспорт має велике соціально-економічне значення, оскільки відіграє важливу роль у життєзабезпеченні суспільства, у формуванні умов життя людей. Крім того, пасажирські перевезення формують «обличчя» країни, є одним із проявів соціальних функцій держави. Якість та доступність послуг з перевезення для більшості населення формують соціальне середовище будь-якої країни [2].

Пасажирські перевезення виконують багато видів транспорту: залізничний, автомобільний, повітряний, морський, річковий. Пасажири, виходячи з власних інтересів, по-різному оцінюють переваги та недоліки кожного виду транспорту. В першу чергу це стосується безпеки, зручності та вартості проїзду, умов перевезення, витрат часу на досягнення місця призначення, у зв'язку з чим в умовах жорсткої конкуренції виникає необхідність у постійному вдосконаленні транспортної послуги [2].

Пасажирський транспорт є невід'ємним елементом транспортної системи у тій її частині, що забезпечує переміщення людей по території країни. Виробничо-технічні ресурси пасажирського комплексу як окремого і взаємозалежного компоненту доповнюють і тим самим остаточно формують загальну сукупність шляхів сполучення, перевізних засобів, технічного обладнання і механізмів, засобів управління та зв'язку, облаштувань усіх видів транспорту, об'єднаних системою технологічних, технічних, інформаційних, правових і економічних відносин. Транспортна система у своїй пасажирській складовій включає залізничний, автомобільний, водний (морський і річковий) і повітряний (авіаційний) види транспорту, які функціонують у межах та поза межами міст і забезпечують загальний пасажиропотік або мають індивідуальний характер використання [2].

Сучасне економічне середовище вимагає від пасажирського транспорту постійного і динамічного розвитку. Конкуренція між видами транспорту разом з бурхливим зростанням чисельності індивідуальних засобів пересування змушує виводити окремі пасажирські перевезення на якісно інший рівень. Пріоритет якісного обслуговування за доступною ціною вимагає від підприємств пасажирського транспорту постійного пошуку нових і розвитку наявних послуг. При цьому проблема підвищення привабливості послуг для пасажирів є не тільки завданням підприємств пасажирського транспорту, це масштабне завдання розвитку національного господарства країни, у рамках якого забезпечення конкурентоспроможності транспортних послуг укріпить ринкові позиції певних видів транспорту.

Пасажирські перевезення являють собою сектор, який має велике соціальне значення. Динаміку перевезення пасажирів різними видами транспорту наведено на рис. 1.

На сьогодні на ринку пасажирських транспортних послуг фігурують 3 основні гравці: залізничний, автомобільний та авіаційний транспорт. Причому конкуренція між ними в боротьбі за пасажирів загострюється.

За результатами структурного аналізу перевезення пасажирів різними видами транспорту з урахуванням міського транспорту, який становить 43,9 % ринку перевезення пасажирів, залізничний транспорт має частку – 6,6 %, автомобільний транспорт, який враховує перевезення пасажирів у міжнародному, міжміському та міському сполученні державних та приватних перевізників, на другому місці з питомою вагою – 49,4 %. Перевага автомобільного транспорту є наслідком закономірного прагнення пасажирів до комфортного та швидкого пересування [3].

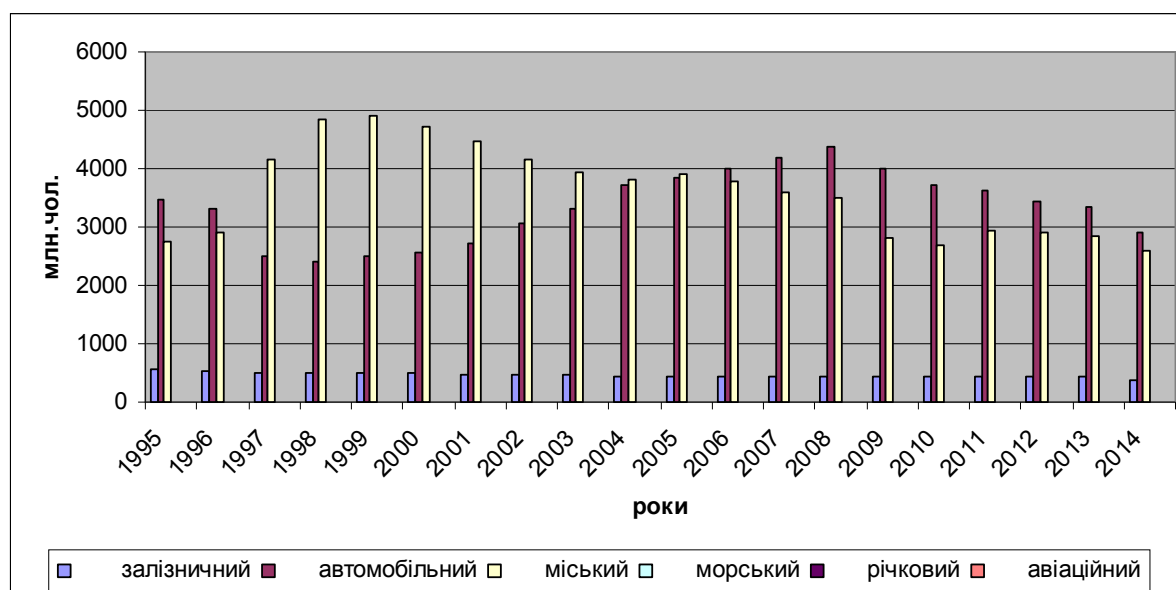


Рис. 1. Динаміка перевезення пасажирів за видами транспорту за період 1995–2014 рр.

У 2014 р. підприємствами транспортної галузі було перевезено 5902 млн чол. пасажирів, до обсягів 2013 р. обсяги перевезення зменшились на 721 млн чол., або 10,9 %, що пояснюється, насамперед, скороченням попиту на транспортні послуги населення внаслідок зменшення їхніх доходів, зростання тарифів на проїзд, а також переорієнтацією частини пасажирів на послуги нелегальних перевізників. Нині Україна досі не вийшла на докризові показники перевезень: у 2014 р. обсяги перевезення пасажирів становили 71,9 % відносно рівня 2007 р. (криза в економіці та складна ситуація на сході України негативно позначились на показниках роботи транспортної галузі у 2014 р.) та 86,6 % відносно рівня обсягів перевезень 1995 р.

Пасажирські перевезення посідають особливе місце в роботі залізничного транспорту України. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у житті суспільства і виконанням однієї з найважливіших гарантій держави – свободи пересування населення як у межах, так і за межами країни [4]. Пасажирським перевезенням належить близько 20 % роботи залізниць.

Залізничний транспорт України здійснює перевезення пасажирів у далекому та приміському сполученні, формування пасажиропотоків в яких істотно розрізняється.

Приміські перевезення посідають перше місце за масовістю. До цілей приміських поїздок, крім переміщення до місця роботи, навчання та інших особистих потреб, додається значна кількість дачних поїздок. Великий вплив на остаточний вибір населенням певного виду транспорту має такий неціновий фактор конкуренції, як зручність і надійність розкладу. Для населення, що здійснює щоденні поїздки у приміському сполученні на роботу і навчання, основним видом транспорту є залізничний через його високу провізну спроможність, надійність і регулярність руху. Велика його соціальна роль у перевезеннях міського населення на дачні ділянки, до місць масового відпочинку. За даними соціологічних опитувань, більше 41 % пасажирів приміських поїздів здійснюють поїздку на роботу і навчання, близько 29 % – на дачу. Близько 45 % всіх приміських пасажирів практично щодня користуються залізничним транспортом [6].

На перевезення в далекому сполученні (міжнародні та внутрішньодержавні) припадає до 25 % від загальної кількості перевезених пасажирів залізничним транспортом. За даними соціологічних опитувань, 35 % поїздок пасажирів, пов'язані з відвідуванням родичів і друзів, 33 % – з відрядженнями та 21 % – з поїздками до місця відпочинку [6].

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

Значні відстані в Україні і низька платоспроможність населення дає залізничному транспорту незаперечні переваги не тільки перед автомобільним, а й перед авіаційним.

Останнім часом залізничний транспорт втрачає свої позиції (з 53,1 % у 1995 р., 37,7 % у 2007 до 33,8 % у 2014 р.) на ринку пасажирських перевезень, поступаючись автомобільному транспорту, частка якого збільшилась з 29 % у 1995 р. до 39,8 % у 2007 р. і 40,1 % у 2014 р. Це відбувається через недостатньо ефективну організацію перевізного процесу, низьку якість та швидкість перевезень, які не відповідають сучасним вимогам.

Основними конкурентами залізничного транспорту на середніх відстанях є автомобільний транспорт, оскільки більшість залізничних ліній мають паралельні автомобільні дороги. Посилює свої позиції й повітряний транспорт, який складає конкуренцію залізничному на далеких відстанях. Це сталося через те, що на обсяги пасажирських перевезень впливає група факторів конкуренції: цінова політика, швидкість руху транспортних засобів, термін та ритмічність руху, якість перевезень.

Для визначення резервних заходів залучення платоспроможних пасажирів для перевезень залізничним транспортом проведено аналіз відправлення пасажирів та пасажирообороту по УЗ та окремо по залізницях (результати аналізу наведено в табл. 1 та 2 та подано на рис. 2–3).

Таблиця 1

Аналіз динаміки відправлення пасажирів за період 1995–2015 рр.

Показник та одиниці виміру	Залізниця						Всього по залізницях
	Дон.	Придн.	Півд.	Півд.-Зах.	Одес.	Львів	
Середній рівень за період, млн чол.	62,1	86,5	69,5	136,1	33,8	71,9	460,0
Середній абсолютний приріст, млн чол.	-1,8	-2,1	-1,1	-1,3	-1,1	-1,7	-9,1
Середній темп зростання, %	55,8	61,0	73,6	82,3	61,4	65,4	68,5

Таблиця 2

Аналіз динаміки пасажирообороту за період 1995–2015 рр.

Показник та одиниці виміру	Залізниця						Всього по залізницях
	Дон.	Придн.	Півд.	Півд.-Зах.	Одес.	Львів	
1. Середній рівень за період, млрд.пас.ткм.	4,5	9,8	6,5	16,6	7,4	5,8	50,6
2. Середній абсолютний приріст, млрд.пас.ткм.	-0,2	-0,36	-0,19	-0,28	-0,2	-0,1	-1,4
3. Середній темп зростання,%	29,5	36,9	53,8	70,7	57,6	71,9	56,3

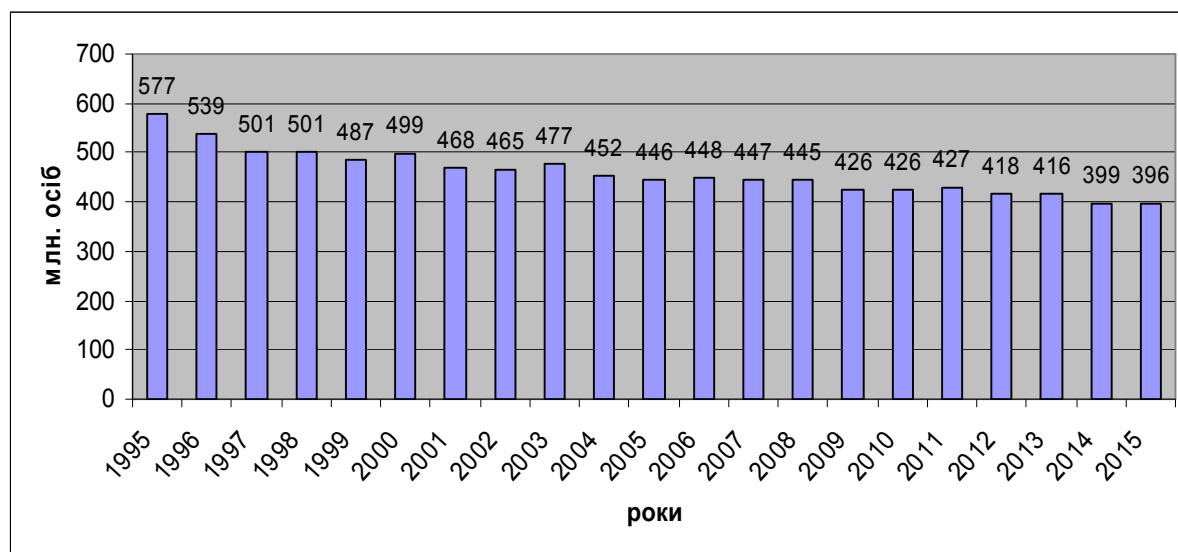


Рис. 2. Динаміка відправлення пасажирів по УЗ за період 1995–2015 рр.

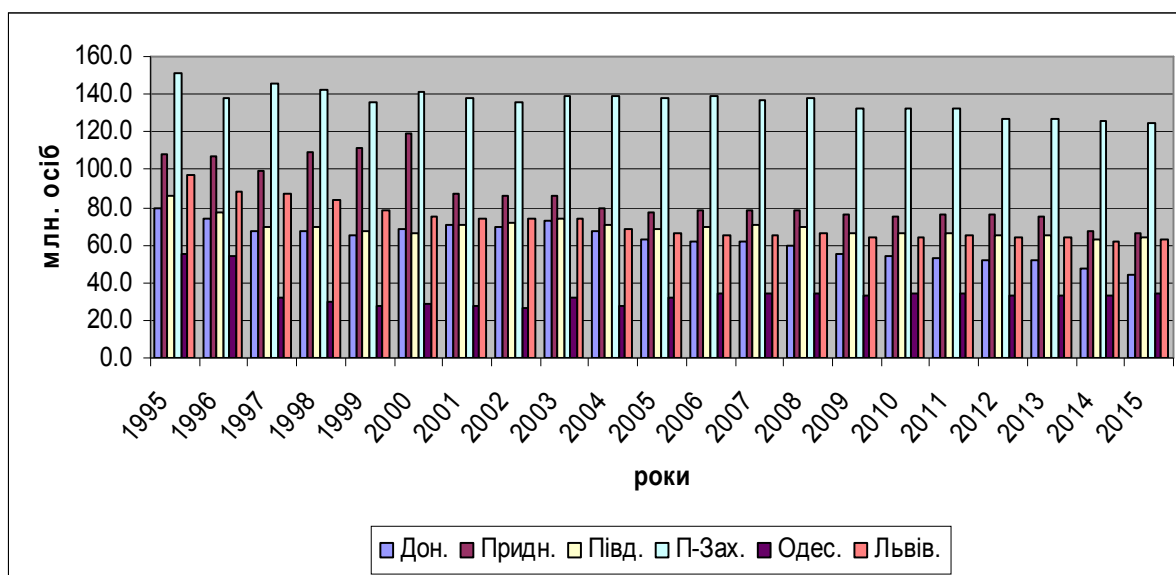


Рис. 3. Динаміка відправлення пасажирів по залізницях України за період 1995–2015 рр.

Аналіз динаміки відправлення пасажирів виявив стійку тенденцію до скорочення цього показника впродовж всього періоду, за винятком незначного збільшення у 2006 та 2010 рр. відповідно на 1,09 та 3,96 % до попередніх років. Загалом середній рівень за період становив 460 млн чол., середній темп зростання знаходиться на рівні 56,3 %, маючи середнє абсолютне зменшення відправлення пасажирів на 9,1 млн чол. щорічно [4].

На зменшення відправлення пасажирів найсуттєвіше вплинуло зменшення кількості пасажирів на всіх залізницях. У 2015 р. обсяг відправлення пасажирів зменшився на 3,1% проти звіту минулого року та мав тенденцію до скорочення (-32,35 %) до 2007 року та 43,67 % до звіту 1995 р.

Південна та Донецька залізниці, маючи майже однакові обсяги відправлення пасажирів, мали незначні коливання, які поступово привели до зменшення відправлення пасажирів. Одеська залізниця має найменший вплив на розміри пасажиро-відправлень через сезонність виконання таких послуг.

Обсяги відправлення пасажирів вплинули на розмір пасажирообороту, який зменшився за весь період 1995–2015 рр. (рис. 4 та 5).

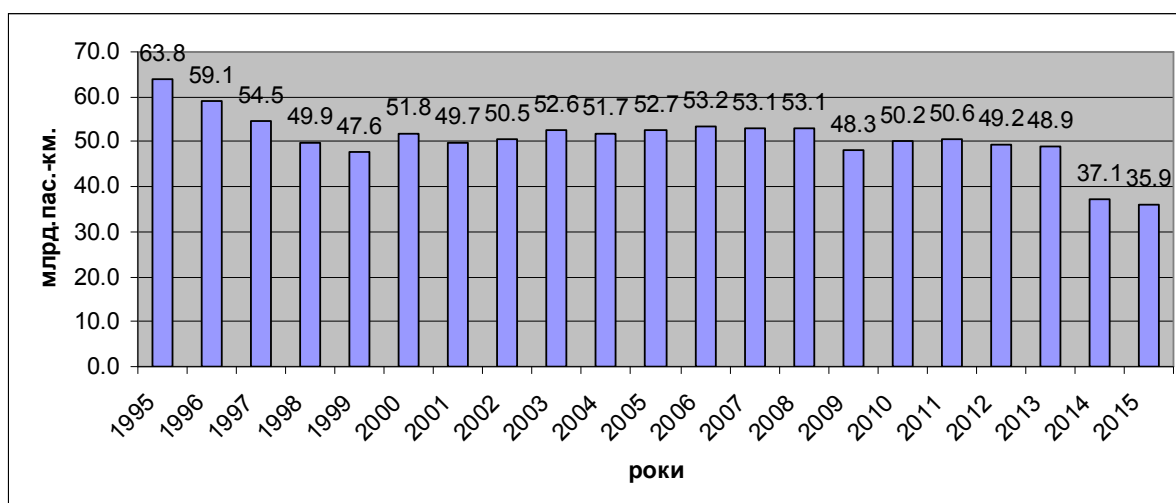


Рис. 4. Динаміка пасажирообороту по УЗ за період 1995–2015 рр.

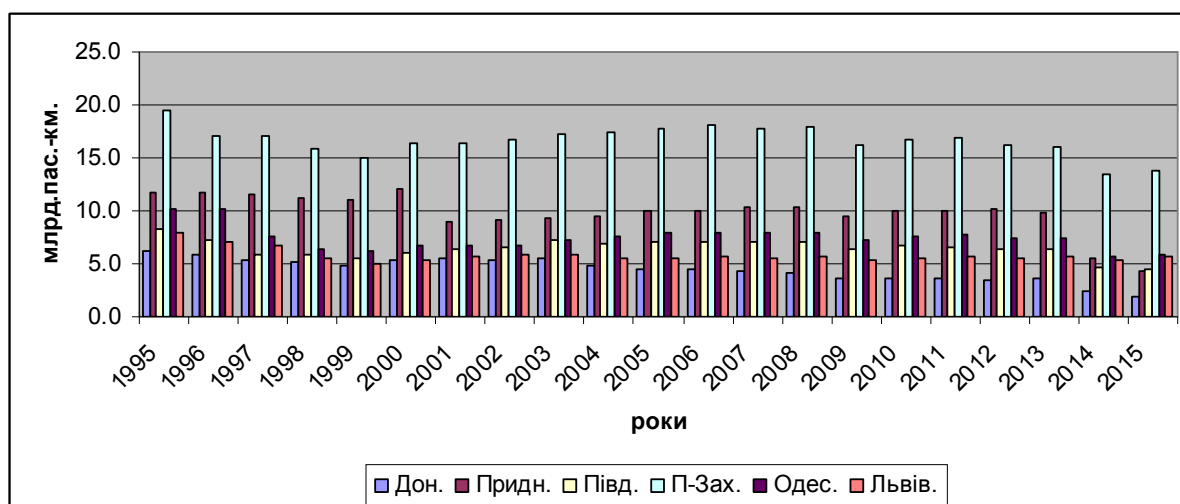


Рис. 5. Динаміка пасажирообороту по залізницях України за період 1995–2015 рр.

На загальне значення збільшення пасажирообороту позитивно вплинуло підвищення рівня життя населення та, як наслідок, зростання на 2 % по Південно-Західній залізниці, яка виконує 31 % перевезень пасажирів. Аналогічна ситуація склалась на Придніпровській та Одеській залізницях. Донецька, Південна та Львівська залізниці мали незначні коливання обсягів перевезень пасажирів у пасажиро-кілометрах, що істотно не вплинуло на загальну тенденцію зміни пасажирообороту.

Пасажиропотік на українських залізницях також неухильно знижується. У 2015 р. послугами залізниць скористалися 395,7 млн пас., що на 0,7 % менше рівня 2014 р., порівняно з до кризовим 2007 р. пасажиропотік скоротився на 11,49 %. На далекі відстані пасажирів поступово переключаються на авіаційний транспорт, а при переміщеннях на невеликі відстані все частіше віддають перевагу автомобільному транспорту, як більш швидкому і зручному, навіть незважаючи на незадовільний стан доріг в Україні.

Висновок. Зменшення обсягів перевезень відбулося через розвиток конкурентної боротьби автомобільного транспорту та втрату конкурентних переваг залізничним транспортом.

Відновлення економіки України після довготривалої економічної кризи, активація зовнішньої торгівлі внаслідок поступового відкриття європейських товарних ринків, а також загальносвітова тенденція до підвищення мобільності населення вимагають стабільної та ефективної роботи залізничного транспорту. Споживачі очікують від залізниць європейської якості послуг, надійності, швидкості та безпечності перевезень. Проте залізнична галузь в останні декілька років демонструє негативну динаміку розвитку.

Список використаних джерел

1. *Ейтутіс Г. Д.* Теоретично-практичні основи реформування залізниць України : монографія / Г. Д. Ейтутіс. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2009. – 240 с.
2. *Економіка пасажирських перевезень* : навчально-методичний посібник з дисципліни для студентів освітньо-кваліфікаційного рівня «бакалавр» галузі знань 0701 «Транспорт і транспортна інфраструктура» напрямку підготовки 6.070101 «Транспортні технології (залізничний транспорт)» / М. В. Макаренко, В. П. Гудкова, О. В. Пилипенко, О. В. Лознякова та ін. – К. : ДЕДУТ, 2013. – 284 с.
3. *Офіційний сайт Держкомстату України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
4. *Офіційний сайт Укрзалізниці* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uz.gov.ua/>.
5. *Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року* [Електронний ресурс] : Розпорядження Кабінету Міністрів України. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.

ГАЛУЗЕВИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА

6. *Економіка* залізничного транспорту / Н. П. Терешина, В. Г. Галабурда, М. Ф. Трихунів і др. ; под ред. Н. П. Терешини, Б. М. Лapidуса, М. Ф. Трихункова. – М. : УМЦ ЖДТ, 2006. – 882 с.

References

1. Eitutis, H.D. (2009). *Teoretychno-praktychni osnovy reformuvannia zaliznyts Ukrainy [Theoretical and practical basis for reforming the railways of Ukraine]*. Nizhyn: Aspekt-Polihraf (in Ukrainian).

2. Makarenko, M.V., Gudkov, V.P., Pylypenko, O.V., Loznyakova, O.V., Pryymuk, O.R., Tvoronovych, V.I. & Kryschenko, S.O. (2013). *Ekonomika pasazhyrskykh perevezhen: navchalno-metodychnyi posibnyk z dystsypliny dlia studentiv osvitho-kvalifikatsiinoho rivnia «bakalavr» haluzi znan 0701 «Transport i transportna infrastruktura» napriamku pidhotovky 6.070101 «Transportni tekhnologii (zaliznychnyi transport)» [Economy passenger transport: Textbook of discipline for students of educational qualification of “Bachelor” field of knowledge 0701 “Transport and Transport Infrastructure” training direction 6.070101 “Transport technologies (railways)”]*. Kyiv: DETUT (in Ukrainian).

3. *Ofitsiyni sait Derzhkomstatu Ukrainy [The State Statistics Committee of Ukraine Official site]*. Retrieved from <http://www.ukrstat.gov.ua>.

4. *Ofitsiyni sait Ukrzaliznytsi [The official website of Ukrzaliznytsia]*. Retrieved from <http://uz.gov.ua/>.

5. *Pro skhvalennia transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2020 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy [On approval of the Transport Strategy of Ukraine till 2020: Order Cabinet of Ministers of Ukraine]*. Retrieved from <http://zakon2.rada.gov.ua>.

6. Tereshina, N.P. (ed.), Galaburda, V.H., Trikhunov, M.F. (ed.), Lapidus, B.M. (ed.) et. al. (2006). *Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta [Economy railroad transport]*. Moscow: UMTS ZhDT (in Russian).

Рачинська Анастасія Володимирівна – старший викладач, Державний економіко-технологічний університет транспорту (вул. М. Лукашевича, 19, м. Київ, 03049, Україна).

Рачинская Анастасия Владимировна – старший преподаватель, Государственный экономико-технологический университет транспорта (ул. Н. Лукашевича, 19, г. Киев, 03049, Украина).

Rachinskaya Anastasia – Senior Lecturer, State Economy and Technology University of Transport (19 M. Lukashevych Str., 03049 Kyiv, Ukraine).

E-mail: nastya.ra4inskaya@mail.ru