

УДК 656.072:330.36

Вікторія Гудкова

ПРОБЛЕМАТИКА ЗАРУБІЖНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Проаналізовано сучасні наукові погляди та узагальнені напрями підвищення ефективності економічної діяльності зарубіжних підприємств на ринку транспортного обслуговування населення.

Ключові слова: підприємства пасажирського транспорту, транспортне обслуговування населення, сфера пасажироперевезень, економічна діяльність, ефективність.

Проанализированы современные научные взгляды и обобщены направления повышения эффективности экономической деятельности зарубежных предприятий на рынке транспортного обслуживания населения.

Ключевые слова: предприятия пассажирского транспорта, транспортное обслуживание населения, сфера пассажироперевозок, экономическая деятельность, эффективность.

Analyzed modern scientific views and generalized ways of increasing the efficiency of economic activities of foreign companies in the market of transport services.

Keywords: business passenger transport, public transport services, passenger transportation sphere, economic performance, efficiency.

Постановка проблеми у загальному вигляді. Проблеми функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту не втрачають своєї актуальності і продовжують цікавити дослідників різних наукових напрямків. В умовах мінливого зовнішнього середовища, диференціації вимог до результатів економічної діяльності, поглиблення теоретичних засад вирішення прикладних завдань виробляються нові наукові підходи до усунення поточних проблем і трансформуються способи забезпечення сталого розвитку галузевих підприємств.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На пошуку теоретико-прикладного інструментарію, адекватного загальноприйнятим вимогам, що охоплює сучасні науково-технічні досягнення і враховує соціально-економічні особливості транспортного обслуговування населення, концентруються дослідження багатьох учених, як в Україні (узагальнено у [1]), так і за її межами [2–16].

Виділення невирішених частин проблеми та постановка мети дослідження. Систематизація поставлених наукових завдань та узагальнення отриманих в дослідженнях результатів дозволяє стверджувати про наявність декількох напрямків розвитку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту (табл. 1).

© Гудкова В. П., 2013

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Виклад основного матеріалу. Зарубіжні дослідники [4, 11 та ін.] підкреслюють, що багато проблем функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту виникають унаслідок відсутності адекватних ресурсів для фінансування

Таблиця 1. Напрями розвитку економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту за кордоном

	Принцип вирішення проблеми	Напрямок вирішення проблеми
Рівень національної економіки		
Екологічна безпека	Транспорт загального користування як засіб досягнення екологічної стійкості	Підтримка транспорту загального користування [7] Управління попитом на пасажироперевезення (платежі за в'їзд, за інфраструктуру, використання переваг екологічно безпечніших видів транспорту) [5]
Енергозабезпечення	Транспорт загального користування як фактор стабілізації світового енергетичного ринка	Подвоєння ринкової частки транспорту загального користування [11]
Конкурентоспроможність окремих територій	Транспорт загального користування як стратегічний ресурс міського і регіонального розвитку	Забезпечення конкурентоспроможності транспорту загального користування [9]
Рівень підприємств пасажирського транспорту		
Фінансове забезпечення розвитку підприємств пасажирського транспорту	Зниження частки державного фінансування та залучення приватного капіталу	Комплексне застосування механізмів державного регулювання (податки, рейтинги, пільги, кредити) та ринкових механізмів (платність послуг, в т. ч. за в'їзд) [6]
Організація роботи підприємств пасажирського транспорту	Створення інтегрованих систем перевезення пасажирів	Комплексне планування та координація роботи транспорту загального користування (максимізація швидкості, пропускну здатності, якості послуг, мінімізація питомих операційних витрат, у т. ч. витрат на паливо та електроенергію) [10, 8, 2]
Задоволення попиту на перевезення пасажирів	Підвищення якості транспортних послуг	Контроль якості пасажирських перевезень транспортом загального користування [16]
		Аналіз попиту, варіантів заміщення і взаємодоповнюваності транспортних послуг [14]
		Моделювання поведінкових намірів пасажирів беручи до уваги сприйняття цінності та якості транспортного обслуговування [12]
Обґрунтування найефективніших напрямків розвитку пасажироперевезень	Мультимодальна оцінка економічної ефективності	Кількісна оцінка непрямих вигод і витрат, моделювання економічної ефективності з урахуванням впливу прямих і непрямих факторів [15, 3]

оперативних субсидій та здійснення своєчасних капіталовкладень у рухомий склад та інфраструктуру. У деяких країнах (маються на увазі країни, що розвиваються) необхідність забезпечення доступної освіти та медичного обслуговування настільки велика, що обмежує можливості підтримки громадського транспорту. Не можна не погодитися з твердженням, що подібні явища не характерні для економічно розвинених країн, проте варто підкреслити – широкі можливості державного фінансування не усувають проблем, а лише дозволяють по-іншому проставити акценти.

У країнах, що розвиваються, говорити про необхідність забезпечення функціонування та розвитку підприємств пасажирського транспорту за відсутності бюджетних асигнувань або обмеженого субсидування економічної діяльності (тобто в міру можливості). В економічно розвинених країнах шукати методи мінімізації бюджетних витрат за умови вирішення соціально-економічних завдань у сфері пасажироперевезень. Незважаючи на диференціацію способів організації та регулювання економічної діяльності, обидва підходи націлені на один комплексний результат – забезпечення транспортного обслуговування населення з досягненням максимальної ефективності експлуатації та розвитком галузевих підприємств відповідно до сучасних вимог. А це означає, що способи, запропоновані вченими і практиками, зважаючи на різні економічні умови, універсальні і можуть бути застосовні в будь-якому соціально-економічному середовищі, інша річ, що залежно від ситуації може відрізнятися дієвість (життєздатність і ефективність реалізації) відповідних механізмів.

У зарубіжних дослідженнях значна увага приділяється проблемам забезпечення екологічної безпеки, в рамках вирішення яких, безумовна перевага віддається транспорту загального користування. Н. Лаффел характеризує транспорт як фактор сталого розвитку та, враховуючи його негативний вплив на навколишнє середовище, пропонує контролювати величину здійснюваних викидів. Способом обмеження ступеня забруднення навколишнього середовища визначає підтримку транспорту загального користування, небезпідставно стверджуючи, що «більш широке» його «використання... зменшує попит на приватні перевезення, тим самим скорочує кількість транспортних засобів на дорогах, і таким чином зменшує глобальні викиди автомобілів» [7, с. 402].

У роботі [5] підкреслюється, що останнім часом активно обговорюються недоліки автомобільного транспорту і суспільна думка схиляється до необхідності обмежувати масштаби його функціонування. У такій ситуації пропонується управляти попитом на перевезення та формувати стратегію розвитку транспорту з урахуванням обмеження автоперевезень, стимулюючи перевезення в більш екологічно безпечних транспортних засобах. А це, опираючись на обґрунтування дослідників, може бути забезпечене застосуванням сукупності регуляторних методів (пріоритетною експлуатацією автомобілів певної пасажиромісткості, встановленням плати за в'їзд і використання дорожньої інфраструктури та ін.) [5].

Транспорт загального користування розглядається і як фактор стабілізації світового енергетичного ринку або один із способів вирішення глобальних проблем енергозабезпечення. Пропонується активізувати інвестиції в розвиток ефективних і стійких транспортних систем. У зв'язку з цим за результатами досліджень Міжнародного союзу розвитку громадського транспорту до 2025 р. ринкова частка транспорту загального користування повинна бути подвоєна [11].

Крім вирішення екологічних та енергетичних проблем пасажирський транспорт загального користування позиціонується як стратегічний ресурс міського та регіонально-

го розвитку, здатний забезпечити конкурентоспроможність окремих територій. Відзначається, що за мірою зростання міст, виникає необхідність розробки транспортних систем, що вирішують завдання сталого територіального розвитку, а отже виникає потреба в обґрунтуванні можливих шляхів підвищення привабливості пасажирського транспорту для мешканців певних районів міст та регіонів країни [9].

Не залишаються поза увагою дослідників і проблеми розвитку окремих підприємств пасажирського транспорту, зокрема пропонуються підходи до трансформації механізмів фінансового забезпечення економічної діяльності. При вирішенні завдань вдосконалення фінансових механізмів як базовий принцип приймається необхідність зниження частки державних витрат і залучення приватного капіталу. У цьому зв'язку М. Доєрті пропонує застосовувати комплекс механізмів державного регулювання (і обґрунтовує можливість зміни системи оподаткування, встановлення рейтингів, застосування пільг і надання кредитів галузевим суб'єктам господарювання) та ринкових механізмів (насамперед шляхом розширення переліку послуг, що надаються на платній основі, у т. ч. стягнення плати за в'їзд) [6].

Багато вчених концентрують свої наукові інтереси в сфері організації роботи підприємств пасажирського транспорту і обґрунтовують необхідність створення інтегрованих систем перевезення пасажирів. У деяких проектах провідна роль відводиться розвитку залізничної мережі [10]. В інших йдеться про необхідність досягнення балансу у використанні громадського транспорту і приватних автомобілів. Зокрема Д. Грішкевічус, визнаючи наявність серйозної конкуренції між регулярними маршрутами транспорту загального користування та експлуатацією індивідуальних транспортних засобів, а також посилення транспортних проблем у зв'язку з розширенням автопарку і збільшенням транспортної мобільності населення, схиляється до необхідності підтримки підприємств пасажирського транспорту та модернізації управління рухом у напрямку інтеграції всіх видів пасажироперевезень [2], підкреслюючи, що пріоритет руху транспортних засобів загального користування дозволить скоротити час переміщення пасажирів, забезпечить регулярність руху на маршрутах, а значить, підвищить якість транспортного обслуговування населення, П. Стоянов та П. Гагова пропонують конкретні рекомендації [8]. Серед способів забезпечення пріоритетності пасажирського транспорту вказують на можливість: відокремлення смуг для руху транспортних засобів загального користування, створення швидкісних і спеціальних доріг, організації руху транспортних потоків на різних рівнях, створення зон для руху тільки транспорту загального користування [8, с. 38]. Крім цього узагальнюють і формулюють три основних концепції пріоритету трафіку: пасивний, активний і адаптивний пріоритет [8, с. 39].

Зарубіжні дослідники по-різному пропонують вирішувати проблему задоволення попиту на перевезення пасажирів, при цьому сходяться на думці, що підходи, які розробляються, повинні призводити до підвищення якості транспортних послуг. У роботі [16] звертається увага на контроль якості пасажирських перевезень і дається загальний опис відповідній системі моніторингу. Розглядається не лише якість транспортних послуг, але і експлуатаційні характеристики транспортної інфраструктури (терміналів, пунктів проміжної зупинки транспортних засобів тощо). Акцентується увага на необхідності найбільш повного інформаційного забезпечення (врахування особливостей кожного перевізника (оператора) за певною системою показників) [16, с. 3, 5–6] і оцінки ступеня задоволеності або незадоволеності пасажирів (наприклад, за допомогою квадрант-аналізу) [16, с. 4].

Т. Тсекеріс свої пропозиції концентрує в рамках аналізу попиту та оцінки варіантів заміщення і взаємодоповнюваності транспортних послуг [14]. У роботі [12] досліджуються поведінкові наміри пасажирів, зважаючи на сприймання цінності та якості транспортного обслуговування.

Не залишається поза увагою вчених і проблема обґрунтування найефективніших напрямків розвитку пасажироперевезень. У зв'язку з величезною соціально-економічною роллю пасажирського транспорту при вирішенні зазначеної проблеми за основу береться необхідність мультимодальної оцінки економічної ефективності розвитку перевізної діяльності галузевих підприємств. Узагальнюючи результати проведених наукових досліджень та враховуючи широту вимог, що висувуються до роботи підприємств пасажирського транспорту, Т. Літман критично осмислює «звичайні транспортні економічні оцінки», засновані на показниках швидкості руху і величині експлуатаційних витрат. Підкреслює необхідність урахування супутніх витрат (подаючи як приклад для автомобільного транспорту – вартість володіння і паркування транспортних засобів, інших витрат індивідуального характеру), рівня мобільності населення, ступеня впливу на стан здоров'я людини та ін. [15, с. 1]. Викликають інтерес, виділені Т. Літманом недоліки традиційного підходу, зокрема: відсутність кількісної та монетарної оцінки зовнішніх впливів, акцент на автотранспортування та недостатня увага іншим видам транспорту, перебільшення витрат через затори і вигод від розширення доріг та ін. Основні методичні підходи до оцінки деяких економічних показників систематизовані в роботі [3].

Висновки. На підставі проведеного аналізу вітчизняних [1] і зарубіжних [2–16, тощо] наукових досліджень можна зробити висновок, що відповідно до загальноприйнятої наукової позиції забезпечення ефективної економічної діяльності підприємств пасажирського транспорту передбачається пошук факторів, що формують виробничо-господарські можливості для максимального задоволення попиту на перевезення, і створення умов достатності економічних ресурсів у процесах функціонування і розвитку галузевих суб'єктів господарювання. У такому разі вдосконалення системи забезпечення ефективної роботи підприємств на ринку транспортного обслуговування населення має йти шляхом уточнення в контексті галузевої специфіки загальних теоретичних, методологічних і практичних рекомендацій та ґрунтуватися на розробці концептуальних основ організації ефективної економічної діяльності, що відповідають вимогам сучасного соціально-економічного середовища та відбивають (ураховують) результати новітніх теоретико-прикладних (наукових) досліджень.

ЛІТЕРАТУРА

1. Гудкова В. П. Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 25. – К.: ДЕТУТ, 2013.
2. Daiva Griškevičienė, Algirdas Griškevičius. Sustainability of vilnius public transport system by the integration of all modes of passenger conveyance // Transport Systems. – Session 3. – P. 104–111 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.tsi.lv/Research/Conference/RelStat_06/Proceeding_RelStat_06/ED_Session3_06.pdf
3. *Economic impact of public transportation investment* / Prepared for: American Public Transportation Association Prepared by: G. Weisbrod, A. Reno. – October, 2009. – 74 p. [Електронний ресурс] / Режим

доступу: http://www.apta.com/resources/reportsandpublications/Documents/economic_impact_of_public_transportation_investment.pdf

4. Ken Gwilliam. Public Transport in the Developing World – Quo Vadis?. – The World Bank, 2003. – 15 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo6_papers/thredbo6-plenary-Gwilliam.pdf

5. Ljupko Šimunović, Davor Brčić, Huska Sadić. Croatia Choice of an Optimal Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study // Šimunović Lj. et al. Choice of an Optimal Management Strategy of Transport Demand Using Multi-Criteria Analysis: City of Zagreb Case Study. – Р. 54–63 [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae51JTTE_Vol%203\(1\)_5.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae51JTTE_Vol%203(1)_5.pdf)

6. Matthew Doherty. Funding public transport development through land value capture programs. – Institute for Sustainable Futures, 2005. – 30 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.cooperativeindividualism.org/doherty-matthew_land-value-capture.pdf

7. Nikki Laffel. Promoting Public Transportation for Sustainable Development. – May 8, 2006, WWS 402–404 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.princeton.edu/~mauzeral/wws402d_s06/Laffel.pdf

8. Pavel Stoyanov, Plamena Gagova. Some implementation of quality of public transport // Transport Problems. – 2012. – Volume 7 Issue 2. – Р. 37–41 [Електронний ресурс] / Режим доступу: [http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae51JTTE_Vol%203\(1\)_5.pdf](http://www.ijtte.com/uploads/2013-03-25/5d57e65e-ab4c-ae51JTTE_Vol%203(1)_5.pdf)

9. Public Transport Development: Research themes [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.vref.se/thefutprogramme/researchthemes/publictransportdevelopment.4.6a462c7912efb9dc85f80002387.html>

10. Public transport for Perth in 2013 / Mapping out the future for Perth is Public transport network. Draft For Consultation. – State of Western Australia Published by the Department of Transport, July 2011. – 44 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.transport.wa.gov.au/mediaFiles/ABOUT_P_PT_Plan2031.pdf

11. Public transport: the smart green solution! Doubling market share worldwide by 2025: International Association of Public Transport (UITP). – 12 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.ptx2uitp.org/sites/default/files/UITP-PTstrategy_fullbrochure-EN.pdf

12. Sik Sumaedi, I Gede Mahatma, Yuda Bakti, Medi Yarmen. The empirical study of public transport passengers' behavioral intentions: the roles of service quality, perceived sacrifice, perceived value, and satisfaction (case study: paratransit passengers in jakarta, indonesia) // International Journal for Traffic and Transport Engineering, 2012, 2(1): 83–97 [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ijtte.com/uploads/2012-03-20/d4c8811d-88a5-92b1p8.pdf>

13. Thematic Research: Passenger transport / European Commission DG Energy and Transport. Transport Research Knowledge Centre. – 2009. – 78 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201002/20100215_145725_14673_TRS%20Passenger%20Transport.pdf

14. Theodore Tsekeris. Consumer Demand Analysis of Complementarities and Substitutions in the Greek Passenger Transport Market. – Centre Of Planning And Economic Research. – № 94. – September 2007. – 35 р. 195–228 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.kepe.gr/pdf/D.P/dp_94.pdf

15. Todd Litman. Critical Analysis of Conventional Transport Economic Evaluation // Victoria Transport Policy Institute. – 6 June 2013. – 27 р. [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.vtpi.org/crit_econ_eval.pdf

16. Yannis Tyrinopoulos, Georgia Aifadopoulou. A complete methodology for the quality control of passenger services in the public transport business // European Transport / Trasporti Europei. – № 38 (2008). – Р. 1–16 [Електронний ресурс] / Режим доступу: http://www.openstarts.units.it/dspace/bitstream/10077/5965/1/Tyrinopoulos_Aifadopoulou_ET38.pdf