

Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України від 11.07.2019 № 975) www.economy.nauka.com.ua | № 2, 2020 | 27.02.2020 р.

DOI: [10.32702/2307-2105-2020.2.82](https://doi.org/10.32702/2307-2105-2020.2.82)

УДК 330.3

О. В. Орловська,
к. е. н., доцент кафедри гуманітарної та соціально-економічної підготовки,
Львівська філія Дніпровського національного університету залізничного транспорту
імені академіка В.Лазаряна
ORCID: 0000-0002-7225-0717
А. О. Бандурко,
директор філії «Центр сервісного забезпечення», АТ Укрзалізниця
ORCID: 0000-0001-6063-4863

МАКРОЕКОНОМІЧНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

O. Orlovska
PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Humanitarian
and Socio-Economic Training of Lviv Branch of the
Dniprovsky National University of Railway Transport named after Ac. V. Lazaryan
A. Bandurko
Service Provider Center Director, JSC Ukrzaliznytsia

MACROECONOMIC ASPECT OF DEVELOPMENT OF PASSENGER RAILWAYS IN UKRAINE

Розглянуто питання сучасного стану економіки України, проаналізовані основні етапи реформування соціально-економічного розвитку країни та їх вплив на рівень доходів населення. Визначені сутність та важливість показників розвитку національної економіки, визначена їх значимість при проведенні аналізу ефективності економічного розвитку. Приділена увага перспективам активізації економіко-господарських зв'язків. Проведено аналіз взаємовпливу основних макроекономічних показників на ступінь платоспроможності населення з метою визначення активності потенційних пасажирів та їх купівельної спроможності. Доведена залежність попиту на послуги транспорту від якості та ефективності роботи залізничного пасажирського транспорту. Визначені основні проблеми інтеграції української залізничної галузі у Європейську транспортну систему, окреслено поетапно шляхи адаптації українських залізниць до європейських вимог, розкриті проблемні сфери взаємодії залізничних систем України та Європи, запропоновано можливі кроки з вирішення даних проблем. Визначено, що основними кроками з адаптації повинні бути: розроблення нормативної бази, модернізація та оновлення пасажирського рухомого складу, прийняття участі у роботі конвенцій та укладання міжнародних договорів про співпрацю з метою обміну досвідом. Проаналізовані основні мотиви поведінки, а також вимоги потенційного пасажирів до якості транспортних послуг, що надають українські залізниці на ринку транспортних послуг, дано оцінку його перевагам та недолікам. Досліджено якість пасажирських перевезень залізницею.

З метою визначення шляху вдосконалення функціонування пасажирських перевезень, як одного з чинників покращення якості роботи залізничної галузі України, розроблено SWOT – аналіз залізничної галузі з позиції пасажирських перевезень, у якому чітко виділені наявні сильні і слабкі сторони. Аналіз позитивних та негативних сторін роботи галузі дозволить у короткі терміни якісно і швидко виправити ситуацію на позитивну. Запропоновано шляхи усунення негативних наслідків прояву макроекономічної нестабільності, що чинять вплив на сектор пасажирських залізничних перевезень.

The issues of the current state of the Ukrainian economy are considered, the main stages of reforming the socio-economic development of the country and their impact on the income level of the population are analyzed. The essence and value of indicators of development of national economy are determined, their importance in the analysis of efficiency of economic development is determined. The attention is paid to the prospects of intensifying economic and economic ties.

Analysis of the mutual influence of the main macroeconomic indicators on the degree of solvency of the population in order to determine the activity of potential passengers and their purchasing power. The dependence of the demand for transport services on the quality and efficiency of rail passenger transport has been proved.

The main problems of integration of the railway industry of Ukraine into the European transport system are identified, the ways of adaptation of the Ukrainian railways to the European requirements are phased out, the problem areas of interaction of the railway systems of Ukraine and Europe are revealed, the possible steps for solving these problems are proposed. It is determined that the main steps for adaptation should be: development of legal framework, modernization and updating of passenger rolling stock, participation in conventions and conclusion of contract on international cooperation for the exchange of experience.

The main motives of the behavior, as well as the requirements of the potential passenger for the quality of transport services provided by Ukrainian railways in the market of transport services are analyzed, its advantages and disadvantages are evaluated. The quality of passenger transportation by rail has been investigated.

In order to identify ways to improve the functioning of passenger transportation as one of the factors for improving the quality of the rail industry in Ukraine, SWOT is an analysis of the railway industry from the point of view of passenger transportation, which clearly identifies the strengths and weaknesses. Analyzing the positive and negative aspects of the industry will quickly and quickly resolve the positive situation.

Ways of elimination of negative consequences of manifestation of macroeconomic instability affecting the sector of passenger rail transportation are suggested.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, макроекономічні показники, макроекономічна нестабільність, SWOT-аналіз, платоспроможність, ВВП, ВВП на душу населення.

Key words: railway transport, passenger transportation, macroeconomic indicators, macroeconomic instability, SWOT matrix, solvency, GNP, GNP per capita.

Постановка проблеми.

Структурні трансформаційні процеси, що відбуваються сьогодні в світі, свідчать про необхідність розроблення курсу перспективного розвитку економіки країни з активізацією всіх складових господарського комплексу. Загальна політика транспортної галузі сьогодні спрямована на пошук шляхів адаптації до умов ринку і кардинально нових методів співпраці з країнами Європи, Азії. Укладення прибуткових для нашої країни контрактів розширює географію використання транспортної складової в здійсненні міжнародної діяльності.

Залізничний транспорт вимагає сьогодні особливої уваги як найбільш надійний і відносно дешевий вид транспорту. Згідно зі стратегією розвитку Європейської транспортної системи [1], транспорт України має зайняти провідну позицію на транспортному ринку. Але для цього необхідно адаптувати його до європейських вимог щодо якості та обсягу послуг, які пропонуються, застосовуючи інструментарій інтеперабельності. Дана стратегія дозволить створити ефективну європейську залізничну систему разом з українськими залізницями. Це приведе до значного покращення пасажирських перевезень як національної так і європейської економічної ситуації. Сьогодні несумісність окремих частин мережі Європи та України, ширини колії та відсутність

загальних стандартів в галузі проектування самої інфраструктури, принципів управління та системи безпеки руху гальмує розвиток залізничних пасажирських перевезень. Це знаходить своє відображення у показниках розвитку національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Вагомий внесок у теорію та методологію вивчення проблем розвитку туристичної сфери зробили такі вітчизняні вчені, як М.Бойко, С.Мельниченко, Т.Ткаченко; О. Кальченко, Г.Кармелюк; М.Лендел, Дж.Кейнс, Г.Маркевич та інші. Більшість наукових праць, присвячених дослідженню ринку туристичних послуг, містять аналітичний характер. Тому оцінка впливу соціально-економічних факторів на функціонування і розвиток пасажирських перевезень країни і окремих регіонів є актуальними.

Цікавість до даної тематики з виділенням питання залучення залізничної галузі до аналізу розвитку пасажирського транспорту виявляли такі українські вчені як Л.Чернюк, Д.Клиновий, С.Ішук, Л.Марценюк, Ю.Бараш, Т.Чаркіна, В.Копитко, Є.Сич тощо. У своїх роботах вони приділяли увагу розвитку продуктивних сил України та їх впливу на економіку країни, соціальне забезпечення населення та впливу макроекономічних важелів на розвиток залізничного транспорту.

Виділення невирішених раніше питань. Незважаючи на велику кількість публікацій на дану тематику, питання впливу наслідків порушення макроекономічної рівноваги на платоспроможність потенційних споживачів транспортної сфери до кінця не висвітлено, а також не повністю розкрито роль транспортної складової у забезпеченні економічної стабільності, зокрема залізничного транспорту, при наданні транспортних послуг.

Мета та постановка завдання. *Метою* даної статті є проведення дослідження на предмет визначення ступеня впливу основних макроекономічних показників країни на динаміку пасажирських залізничних перевезень країни як запоруки платоспроможності населення. Потребують подальшого вивчення проблеми, що пов'язані із вирішенням універсальних завдань:

- проаналізувати передумови зниження платоспроможності, що пов'язано з купівельною спроможністю населення;
- визначити вплив основних макроекономічних показників країни на платоспроможність населення у сфері транспортних послуг;
- дослідити причинно-наслідкові зв'язки з метою встановлення мотивів поведінки споживача на ринку транспортних послуг;
- визначити кроки адаптації пасажирського сектора залізниці до європейських вимог із зазначенням важливих проблем, що впливають на розвиток національного транспортного ринку;
- запропонувати можливі шляхи усунення негативних наслідків макроекономічної нестабільності, що чинять вплив на сектор пасажирських залізничних перевезень.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Глобалізаційні процеси, що відбуваються сьогодні в структурі народного господарства, вимагають приціленої уваги до всіх галузей економічного життя країни. Для цього першочерговим вважаємо визначення впливу показників на розвиток систем виробничого комплексу, визначення зв'язку між цим структурами, та їх взаємовплив, оцінка можливих наслідків. Таким чином, дослідження механізму розвитку національної економіки доцільно починати саме з аналізу економічних реформ за весь період незалежності України та їх впливу на добробут населення, а також макроекономічних показників для з'ясування ступеню взаємозалежності складових елементів соціально-економічних структур.

Основним етапом розвитку національної економіки вважаємо поступове реформування соціально-економічного сектора. Дана стратегія пов'язана із успішністю послідовності економічних реформ. З історії незалежної України, відомо, що країна пережила три етапи реформації економіки, починаючи з 1991 року до 1995. Даний захід був направлений на структурну перебудову всіх господарських зв'язків, який викликав інфляційні сплески. Кризовий стан економіки позначився на добробуті і платоспроможності громадян: явище гіперінфляції, масове безробіття, закриття великих виробничих підприємств негативно відбилась на платоспроможності населення. Прояви макроекономічної нестабільності привело до зниження особистих доходів населення, падіння купівельної спроможності.

Наступний етап економічної перебудови (1995-1998рр.) ознаменувався проведенням грошової реформи в Україні, в результаті це позначилось зниженням рівня життя населення, поглибленням соціального розшарування суспільства. Тінізація національної економіки, як наслідок неефективності роботи фіскальної служби, вимагала перегляду механізмів податкової системи з метою виведення бізнесу на легальний рівень.

Позитивними зрушеннями можна вважати третій етап реформ (1998-2004рр.), під час якого відбулося зростання ВВП, сповільнення та поступове зниження темпів інфляції, зростання купівельної спроможності громадян. [2]

Розгляд формування та становлення в Україні соціально-економічних відносин дозволяє проаналізувати варіанти використання політичних та економічних реформ, наслідки їх проведення для оцінки динаміки платоспроможності населення. Такий аналіз повинен починатись із визначення здатності населення країни (потенційних споживачів) до придбання товарів та послуг, що пропонуються ринком.

Визначальним показником є платоспроможність - це важливий показник соціального стану населення, його захищеності та здатності забезпечити себе всім необхідним для проживання та здійснення трудової діяльності. Платоспроможність знаходиться у залежності від групи факторів, що класифікуються за певними ознаками: економічні, соціальні та демографічні. До економічних чинників платоспроможності відносять

показники розвитку суспільного виробництва (ВВП, ВВП на душу населення, продуктивність праці). Соціальні фактори характеризують соціальну структуру суспільства та величину соціальних показників, рівень життя. Демографічні фактори включають в себе чисельність та міграцію населення, баланс міського та сільського населення, характер міграційних процесів.

Суттєвим показником платоспроможності населення є рівень життя населення, який значною мірою залежить від ступеня розвитку економіки країни. Рівновага між можливостями споживачів та виробниками на ринку споживчих послуг досяжна тоді, коли відповідає стан логічного співвідношення між платоспроможним попитом та купівельною спроможністю населення. З метою проведення аналізу платоспроможності населення в сфері послуг необхідно розглянути економічну ситуацію, що склалась за останнє десятиліття.

Стан національної економіки характеризують певні макроекономічні показники, такі як ВВП, рівень інфляції та рівень безробіття. Основним функціоналом ефективності економіки є валовий внутрішній продукт, що характеризує загальну ринкову вартість всіх кінцевих товарів та послуг, вироблені в країні на протязі року (рис. 1):

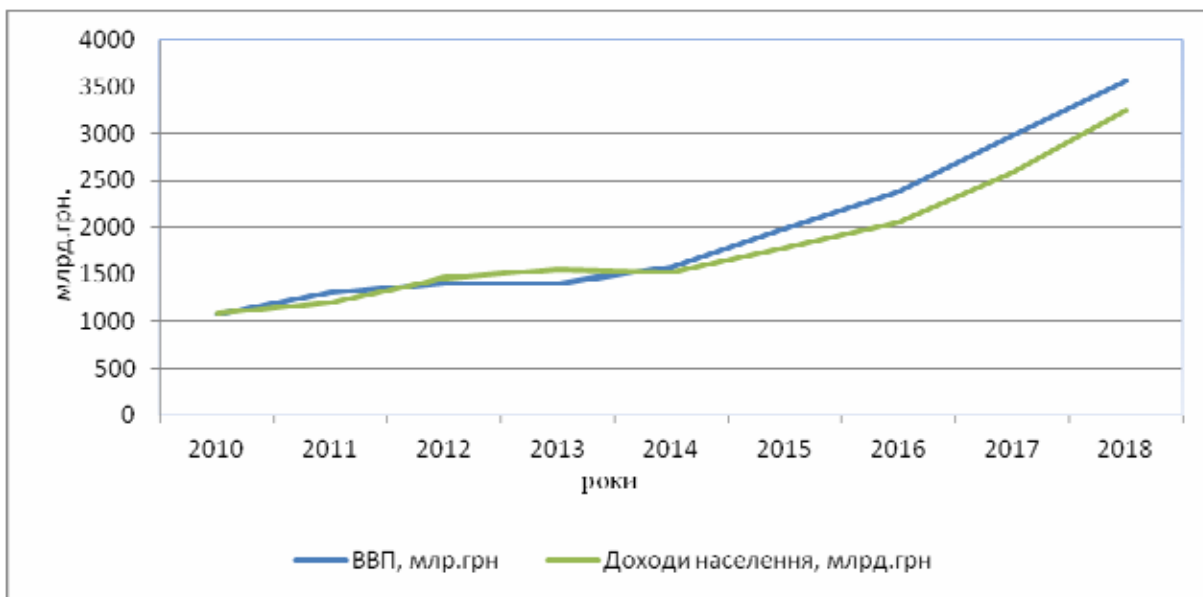


Рис. 1. Динаміка основних макроекономічних показників економіки України за період 2010-2018рр.
*джерело: [2]

Згідно графіка на рисунку 1, з 2013 року динаміка показника характеризувалась зниженням рівня ВВП, причиною якого стало різке скорочення виробництва, особливо у Східному регіоні країни. Це пов'язано із втратою не тільки своїх територій, а й великих промислових підприємств, таких як Луганський машинобудівний завод, Стахановський вагонобудівний завод, Луганський хіміко-фармацевтичний завод, завод металопрокату «Прокатсервіс», Луганський авіаремонтний завод тощо.

Показник ВВП на душу населення не менш важливий економічний показник, який відображає обсяг споживання суспільних благ на одну особу, корелюючи з обсягом добробуту в країні (рис.2)



Рис.2 Динаміка показника ВВП на душу населення
*джерело: [2]

Даний графік свідчить, що даний показник поступово зростає, прогноз на 2 роки підтверджує дану динаміку, але слід зауважити, що купівельна спроможність національної валюти знижується, втрачає свою

цінність. Серед 42 країн Європи Україна у 2019 році зайняла останнє місце за купівельною спроможністю громадян. Про це свідчать дані дослідження GfK (Purchasing Power Europe) 2019.[3] Це робота найбільшого інституту з ринкових досліджень в Німеччині GfK Group, яка об'єднує 115 компаній з більше ста країн світу, полягає у вирахуванні номінальних показників без поправок на інфляцію. Вченими даного товариства було проведено розрахунки показника доходу на душу населення у Європі після сплати податків та обов'язкових платежів і з урахуванням субсидій та інших виплат у євровалюті. Результат невтішний: Україна з року в рік посідає останні місця у цьому рейтингу - купівельна спроможність українців у 2018 році є найнижчою в Європі і у 8 разів меншою за середньоєвропейську. Дані висновки свідчать про те, що рівень купівельної спроможності населення нашої країни є вкрай низькою, а це означає, що більша частина потенційних пасажирів транспортної галузі є неплатоспроможними.

Як зазначають у висновках дослідження організації GfK, Ліхтенштейн знову посів перше місце за купівельною спроможністю людини - 67 550 євро. Це більш ніж в 4,5 рази перевищує середній показник по Європі. Швейцарія із 42 067 євро на людину займає друге місце. Люксембург входить у трійку лідерів цього року за даним показником у 35 096 євро, витіснивши Ісландію з третього на четверте місце. За міжнародним індексом щастя, за основу визначення якого береться добробут людей, стан навколишнього середовища та інші показники, Україна посіла у 2018 році 138 місце зі 156 – ти країн світу і опинилась за показником добробуту між Суданом і Того.[4] За показниками ВВП на душу населення Україну можна порівнювати сьогодні не з сусідніми розвиненими країнами, а з країнами, так званими, третього світу.

Інфляційні процеси, що мали місце після 2013 року, пов'язані з політичною кризою в країні негативно позначились на економіці. З кінця 2013 року було відмічено різке знецінення національної валюти, що привело до збідніння більшої частини населення. З початком 2014 року ситуація змінилась в позитивну сторону через значні вливання в країну грошових потоків з метою підтримки банківського сектора та стабілізації національної грошової одиниці. Так у 2018 році було сформовано за рахунок внутрішніх запозичень близько 177,3 млрд.грн. Інфляційні коливання носили нестабільний характер з причини початку військового конфлікту на сході країни: у 2014 рівень інфляції склав 24,9%, 2015 – 43,3%, але знизився у 2016 році до 12,4%. Поступове зниження індексу інфляції продовжується до тепер і склав на початок 2020 року 0,2% (рис.3):

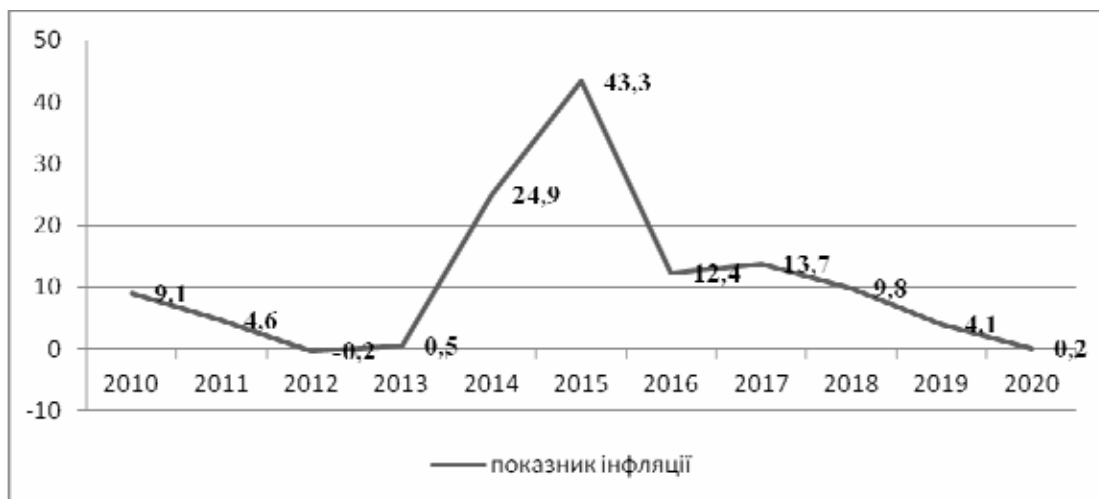


Рис. 3. Динаміка показника індексу інфляції в Україні за період 2010 – 2020рр.

*джерело: [2]

Така динаміка показника рівня інфляції при поступовому підвищенні цін на товари та послуги приводить до загрози падіння виробництва, а також штучне утримання національної валюти, може викликати її різкий обвал.[5]

Процес знецінення національної грошової одиниці, зменшення або припинення державою субсидування виробничого сектора, приведе до скорочення обсягів виробництва, зниження платоспроможності населення, росту рівня безробіття, проявів кризових станів, що є великою соціальною проблемою і може мати серйозні наслідки. Скорочення обсягів виробництва приводить до скорочення робочих місць, втрати заробітку певної частини населення, що викличе порушення відповідності кількості робочих місць та робочої сили. Дана ситуація позбавляє потенційних споживачів купівельної здатності не тільки на продукцію промислового характеру, але й транспортної продукції: споживачі втрачають можливість користуватись послугами транспортних компаній. Дана тенденція негативно позначається на попиті на послуги залізничного транспорту.

З метою пошуку шляхів рішення проблем залізниці в сфері пасажирських перевезень, необхідним кроком є оцінка стану пасажирського сектора на сьогоднішній день.

Сьогодні пасажирський рухомий склад за своїм технічним станом не відповідає вимогам ринку транспортних послуг, а сама логістика пасажирських перевезень за багатьма параметрами не відповідає європейським стандартам якості надання пасажирських послуг. Дана проблема в перспективі може стати значною перешкодою для подальшої перспективи соціально-економічного розвитку держави. Згідно Державної Концепції реформування залізничного транспорту, перед галуззю поставлені складні задачі, що необхідно

вирішувати вже сьогодні. Основними проблемами, що виникають у транспортній галузі при питаннях інтеграції української залізниці в Європейську транспортну систему визначені питання недосконалості законодавчої бази та нормативів, що регулюють комерційну діяльність залізниць; невідповідність готовності організаційної структури залізничної галузі до суттєвих змін, що пов'язані із роботою на ринку транспортних послуг в умовах ринкової економіки; контроль за надходженням та витратами доходів залізниць. але на фоні цих проблем виникає ще одна, не менш важлива – відсутність конкуренції на ринку залізничних транспортних послуг, та як залізниця – монополіст. також необхідно вирішити проблему значного відставання у розвитку і технічному стані українських залізниць і Європейських залізничних систем.[6]

Ситуація, що склалась із перевезеннями пасажирів залізничною галуззю, вимагає перегляду існуючих етапів реформування економіки країни та залізничної галузі, при цьому основна увага повинна приділятися пасажирові, його комфорту та задоволенню його потреб. Врахування особливостей певного виду транспорту, розгляд етапів надання транспортних послуг дозволить виділити роль кожної складової транспортного ринку. Ця стратегія дасть змогу розкрити значення транспортної галузі в соціально-економічному розвитку країни, дати оцінку ефективності комбінування різних видів транспорту між собою, визначити їх доцільність у забезпеченні виробничого комплексу з метою задоволення потреб населення. З цією метою процес організації реалізації транспортних послуг повинна проходити за напрямками:

- створення асортименту послуг, яких найбільше потребують потенційні споживачі;
- реклама та пропонування послуг транспорту;
- формування переліку споживчих переваг.

Потенційний клієнт виступає замовником транспортної послуги і саме його переваги у виборі транспортного засобу, смаки, рівень сервісного обслуговування і здатність задовольняти особисті побажання пасажирів відіграють при виборі засобу на ринку пасажирських послуг визначальну роль.

Одним із таких критеріїв, які формують поведінку споживача, є організація перевезень пасажирів, логістика транспортних засобів, а саме: залучення новітніх технологій, які дадуть можливість до впровадження швидкісного руху, досяжність залізничними шляхами всієї території тяжіння залізниці. Для визначення смаків клієнтів доцільно застосувати один із маркетингових підходів вивчення аудиторії пасажирів. Головною вимогою потенційних клієнтів є забезпечення безпеки руху. Сервісне обслуговування має не останнє значення при визначенні ступеню задоволення. особливо це стосується питання професіоналізму провідників та іншого обслуговуючого персоналу. Важливим фактором для клієнта є також умови подорожі: комфортність, зручність, доцільність, наявність додаткових послуг.

Ринок пасажирських транспортних послуг сьогодні володіє певною специфікою, що викликана постійними змінами попиту та пропозицій на спектр послуг. Це пов'язано зі зміною процесу розподілу доходів у самих галузях - пасажирський транспорт змушений здійснювати свою діяльність, переважно, розраховуючи на власні джерела фінансування або залучені кошти. Даний підхід примушує галузь переглядати перелік своїх послуг, пристосовувати їх до вимог споживачів та ринку, прогнозувати та розвиватись нові джерела надходження коштів. При цьому, галузь змушена збільшувати ціну за квиток, не враховуючи платоспроможність населення, добробут яких з кожним роком падає. [7]

За показниками ВВП на душу населення Україну можна порівнювати сьогодні не з сусідніми розвиненими країнами, а з країнами, так званими, третього світу. Згідно даних досліджень групи GfK [8], купівельна спроможність українців у 2018 році є найнижчою в Європі і у 8 разів меншою за середньоевропейську. Загалом по Європі середній показник купівельної спроможності склав 14739 євро на рік на людину, слід зауважити, що результати лише 16 держав були вищими за середньоевропейські показники платоспроможності населення.

Робота найбільшого інституту з ринкових досліджень в Німеччині GfK Group, яка об'єднує 115 компаній з більше ста країн світу, полягає у вираховуванні номінальних показників без поправок на інфляцію. Вченими даного товариства було проведено розрахунки показника доходу на душу населення у Європі після сплати податків та обов'язкових платежів і з урахуванням субсидій та інших виплат у єрвалюті. Результат неутішний: Україна з року в рік посідає останні місця у цьому рейтингу. Згідно даних досліджень групи GfK [8], купівельна спроможність українців у 2018 році є найнижчою в Європі і у 8 разів меншою за середньоевропейську. Дані висновки свідчать про те, що рівень купівельної спроможності населення нашої країни є вкрай недостатній, а значить більша частина потенційних пасажирів транспортної галузі є неплатоспроможні. [9]

Важливою проблемою, що несе у собі небезпеку для країни є рівень залежності національної економіки від курсу іноземної валюти, зовнішнього кредитування, що породжують збільшення розмірів зовнішніх боргів держави замість проведення структурної реформи виробничого сектора країни і вливанням у нього власних коштів. Даний курс може привести до високого ступеню ризику виникнення дефолту в Україні.[10]

Результати скорочення обсягів виробництва проявляються у всіх складових народногосподарського комплексу. На фоні небезпечної економічної ситуації, зменшення державної фінансової підтримки, ці негаразди унеможливають впровадження інновацій, ефективних програм розвитку, знижують ступінь задоволення потенційних клієнтів галузі та можливості розширення спектру транспортних послуг.

Нестабільність економіки країни призводить до неодмінного падіння доходів населення, що позначається на результатах роботи пасажирського сектора (табл.1).

Таблиця 1.

Пасажиरोоборот та кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом за період 2013-2018рр.

| Роки | Пасажирообіг залізниці, тис.пас-км | Обсяг перевезених пасажирів залізницею, тис.пас. | Загальні доходи населення, млн. грн. |
|------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 2013 | 425,4 | 49098,3 | 1548 733 |
| 2014 | 35623,5 | 389,1 | 1516 768 |
| 2015 | 35425,6 | 389,8 | 1772 016 |
| 2016 | 36954,0 | 389,5 | 2051 331 |
| 2017 | 28043,4 | 165,0 | 2652 082 |
| 2018 | 26580,7 | 145,4 | 3248 730 |

*Примітка: складено авторами на [1][2]

На фоні зростання загальних доходів населення відмічається скорочення кількості перевезених пасажирів, особливо за період 2016-2017рр. коли обсяг перевезень скоротився на 42,3%. При цьому доходи транспортної галузі виросли в середньому на 13%, що пояснюється вибором транспортного засобу пасажирами не на користь залізниці. Показник пасажирообігу залізниці значно поступається обсягу перевезень. Дана динаміка пояснюється структурою перевезень та характеризують розміри пасажирських перевезень. Натомість пасажирообіг пояснює якість пасажирських перевезень.(рис.4).



Рис.4. Динаміка зміни показників пасажирообігу і обсягу перевезень пасажирів залізничним транспортом
*джерело: [2]

На національному ринку транспортних послуг відмічається активізація основних конкурентів залізниці – автомобільного та повітряного транспортів. Залізничний транспорт втрачає свого пасажирів через низку проблем, які терміново необхідно вирішувати.

Процес вирішення передбачає пошук нових шляхів підвищення попиту на залізничні транспортні послуги з урахуванням нестабільної економічної та політичної ситуації в країні, вивчення смаків споживача, його потреб та переваг. Важливою складовою змін, що відбуваються на транспортному ринку, можна визначити запровадження на залізничному транспорті нового підходу до управління, таких як маркетингово-логістичний підхід, проведення реформ в організаційній структурі галузі. Це дозволить не тільки дати оцінку послугам залізничного транспорту з більш сучасної точки зору, а й проаналізувати роботу організації маркетингово-логістичного сервісу при взаємодії з потенційними клієнтами.

Однією з переваг українських залізниць на ринку транспортних послуг є створення національних транспортних коридорів, які проходять територією нашої країни, і які включені в міжнародні транспортно-логістичні системи. Дана стратегія визнана пріоритетним державним напрямком розвитку транспортного комплексу країни. Внаслідок цього, Україною було розпочато формування національної логістичної інфраструктури, до складу якої входять національна мережа міжнародних транспортних коридорів (НММТК) та мережа транспортно-логістичних центрів на основі транспортних вузлів у межах ВЕЗ.[11] Можливості, які надає дана стратегія для споживача, неодмінно зацікавить потенційного пасажирів. Переваги транспортно-логістичних центрів, ХАБів для пасажирів важко недооцінювати, адже найголовнішою метою створення ХАБів є оптимізація графіку руху транспортних засобів з метою скорочення часу перебування пасажирів на станціях під час очікування свого транспорту.[12] Це повинно значно зацікавити потенційних пасажирів, підвищити рейтинг залізниць на ринку транспортних послуг, покращити експлуатаційні показники пасажирського транспорту.

Сьогодні залізничному транспорту важко конкурувати з іншими видами транспортного комплексу. Незважаючи на явні переваги, він має суттєві недоліки. Пропонуємо розглянути складений нами SWOT – аналіз залізничної галузі, який являє собою систему інтегрального аналізу, основним змістом якого є дослідження

сильних і слабких сторін галузі в площині окремих внутрішніх чинників, а також позитивного чи негативного впливу окремих зовнішніх чинників, які зумовлюють розвиток галузі.[13] У результаті такого аналізу виділяють ті види діяльності і послуги, для впровадження яких вже існують як зовнішні, так і внутрішні можливості. (табл. 2).

Таблиця 2.
SWOT – аналіз переваг і недоліків залізничної галузі України

| <i>Внутрішнє середовище</i> | <i>Сильні сторони (внутрішній потенціал)</i> | <i>Слабкі сторони (внутрішні недоліки)</i> |
|-----------------------------|---|--|
| | Професіоналізм кадрового потенціалу | Високий ступінь зношення основного фонду галузі |
| | Вигідне геополітичне положення | Повільне впровадження швидкісного руху |
| | Розгалуженість залізничних шляхів по території країни | Недостатнє фінансування зі сторони держави соціальних проєктів |
| | Застосування передових досягнень у розвитку транспорту | Зниження у населення зацікавленості залізничними послугами |
| | Наявність чіткої нормативної правової бази в сфері організації обслуговування населення | Збитковість приміських перевезень та напрямів за низьким обігом |
| | Висока конкуренція перевізників | Недостатність виробничих потужностей для виробництва пасажирських вагонів |
| <i>Зовнішнє середовище</i> | <i>Зовнішні можливості</i> | <i>Існуючі загрози</i> |
| | Розширення ринку транспортних послуг | Підвищення конкуренції на ринку послуг |
| | Реформування залізниці та її структуризація | Зміни у політиці країни зі змінами у транспортній політиці, невизначеність курсу розвитку ЄС та України. |
| | Оперативне реагування на зміни в попиті на послуги | Прояв економічних ризиків в умовах кризових ситуацій |
| | Оновлення рухомого складу на конкурсній основі | Збільшення ціни на проїзд та зміни у тарифній політиці |
| | Підвищення сервісного обслуговування пасажирів | Низький рівень доходів галузі |
| | Збільшення швидкостей | Зниження платоспроможності населення |
| | Створення транспортних ХАБів із залученням інших видів транспорту | Макроекономічна та політична нестабільність |

*Примітка: складено авторами за джерелами: [11], [12], [13]

З огляду на проведений аналіз можна зробити висновок, що залізнична галузь володіє потенційними можливостями до збільшення частки на ринку транспортних послуг при наявності Стратегії розвитку залізничної галузі. Для цього необхідно використовувати сильні сторони і володіти здатністю досягнення поставленої мети.

Особливої уваги вимагають ризикові ситуації, що можуть виникати під час роботи пасажирського транспорту, які пов'язані із економічною ситуацією (табл. 3).

Таблиця 3.
Аналіз основних ринкових ризиків пасажирських перевезень на залізничному транспорті

| Характер ризику | Прояв ризику | Шляхи зниження впливу ризиків на транспортну галузь. |
|--|--|---|
| 1.Зниження обсягів перевезень пасажирів | Постійне зростання тарифів на пасажирські перевезення, висока ціна послуги, відповідно доходам населення, ризикова політика щодо соціального забезпечення громадян, зниження транспортної активності через падіння рівня життя громадян. | Приведення цін на послуги транспорту до її вартості на внутрішньому ринку з урахуванням еластичності попиту і сервісу, регулярне регулювання рівня цін відповідно до рівня життя громадян, підвищення якості послуг та стану рухомих одиниць. |
| 2. Зниження рівня обсягів перевезень у міжнародному сполученні | Зростання тарифів на перевезення пасажирів, зміни у зовнішній політиці країни і, пов'язані з цим, зміни в митних процедурах, цінах на квитки, візи, правил перетину кордонів. | Використання маркетингових підходів в сфері тарифної політики, а також спеціальних тарифів або вільних тарифів на проїзд в поїздах міжнародного повідомлень, впровадження нових технологій і |

| | | |
|--|---|---|
| | | обладнання в місцях пропуску пасажирів. |
| 3. Зміна переваг пасажирів у виборі засобів поїздки на користь альтернативних видів транспорту | Потенційні пасажирів, віддають перевагу іншим, більш вигідним видам транспорту: морському або повітряному, особливо при міжнародних перевезеннях, вибираючи найбільш вигідний. Так само переважає у виборі автомобільний транспорт. | Впровадження нових стратегій по утриманню потенційних клієнтів і залучення нових, поліпшення сервісного обслуговування і пропозиція пакетних послуг при міжнародних пасажирських перевезеннях, придбання принципово нового рухомого складу, використання вагонів пасажирських спальних для міжнародного сполучення габариту RIC- моделі в поїздах далекого прямування, оптимізація розкладу руху поїздів, включаючи їх прискорення. |

**Примітка: складено авторами за джерелами: [11] [13]*

Аналіз таблиці ризиків залізничної галузі доводить, що майже всі проблеми транспорту пов'язані із економічною ситуацією в країні. Ці ризики проявляються вкрай негативно на потенційних клієнтах залізниці. Підвищення тарифів за проїзд, який не відповідає формулі «ціна-якість», викликає незадоволення у більшості пасажирів, падіння рівня платоспроможності громадян відображається на падінні доходів залізниці. Відмічається також зниження обсягів перевезень пасажирів у міжнародному сполученні, що викликано змінами у тарифній політиці та політичній сфері. Це змушує потенційних пасажирів шукати альтернативні варіанти подорожей, обираючи автомобільний чи повітряний транспорт.

Для рішення такої складної ситуації, в якій опинилась залізниця на ринку транспортних послуг, можливим кроком виходу з неї стане застосування маркетингової теорії «4 p-s», що ґрунтується на чотирьох основних параметрах, які є визначальними для товарів і послуг: послуга, ціна, просування послуги на ринку та місце розташування ринку реалізації послуги. [13] Даний підхід дозволяє дати оцінку своїм діям і проаналізувати їх доцільність. Співвідношення ціни та якості послуги є першочерговими для прийняття рішення споживачем, а для успішного функціонування транспорту необхідно проводити пошук каналів просування послуг транспортному ринку за допомогою, наприклад, вдалого рекламного ходу, системи знижок, бонусів тощо.

Державне регулювання діяльності на ринках транспорту може відбуватись за наступним сценарієм:

- збалансування інтересів суб'єктів господарювання, які здійснюють свою діяльність на ринку транспортних послуг, що перебуває у стані природної монополії, та споживачів їх послуг;
- забезпечення рівних можливостей доступу до послуг підприємств транспорту, які здійснюють свою діяльність на ринку;
- запобігання монополізації та сприяння конкуренції на суміжних ринках;
- формування цінової і тарифної політики на ринку транспортних послуг із застосуванням стимулюючих механізмів, контролю за ціноутворенням, недопущення перехресного субсидювання.

Висновки. В результаті проведеного аналізу сучасного стану пасажирських перевезень залізничного транспорту та ступеню впливу на них макроекономічних показників, можна зробити висновок, що залізничний транспорт має всі можливості до ефективного функціонування та опанування більшого сегменту на ринку транспортних послуг. З огляду на те, що в умовах нестабільності економіко-політичної ситуації країни, виникає небезпека прояву загроз, що можуть негативно впливати на успішну діяльність підприємств і галузей народногосподарського комплексу. Загроза полягає в тому, що в у теперішніх умовах в будь-якій галузі має істотний вплив відсутність необхідного державного фінансування для мінімізації ризикових ситуацій, запобігання проявів наслідків макроекономічної нестабільності, відсутність механізму контролю за ефективністю використання власних та залучених коштів галузі.

Одним із кроків виходу із даної ситуації вважаємо підвищення попиту на пасажирські перевезення шляхом створення єдиної мережі високошвидкісних магістралей (ВСМ). Для підвищення престижу залізниці необхідно створити, для зручності пасажирів, додаткове сервісне обслуговування за рахунок оптимізації графіку руху поїздів, зменшити час простоїв на проміжних та технічних станціях тощо.

Для підвищення якості пасажирських перевезень пропонується залучати при аналізі динаміки даного показника маркетингово-логістичний інструментарій. Це дозволить проводити аналіз поетапно, структуровано за елементами послуг, а також надати можливість якісної оцінки діям та різним підходам зі сторони держави та керівництва галузі з метою покращення надання послуг. Крім цього, в умовах ринкової економіки рушійною силою є конкуренція, отже необхідно створювати конкурентний транспортних ринку пасажирських перевезень.

Список літератури.

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Режим доступу: [<https://zakon.rada.gov.ua/laws>]

2. Статистичний щорічник України за 2018р. Режим доступу: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/01/Arch_ukr_zb.htm]
3. Українці найбідніші в Європі. Режим доступу: [https://ukr.lb.ua/society/2019/10/23/440411.html]
4. Україна опинилась на 138 місці за рівнем життя. Режим доступу: [https://www.ukrinform.ua/rubric-society.html]
5. Полуяктова О.В. Проблеми безробіття в Україні./ Журнал «Економіка і суспільство».-Випуск № 2/2016.
6. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006р. № 651-р. Режим доступу: [www.kmu.gov.ua/]
7. Транспорт / Економіст. – № 7, липень 2008. 4. Актуальні проблеми правового регулювання ринку транспортних послуг / Правовий тиждень. – № 30–31(103–104), 22 липня 2008 р.
8. Офіційний сайт групи GfK. Режим доступу: [https://file.liga.net/companies/gfk_ukraine]
9. Українців визнано найбіднішими в Європі. Режим доступу: [https://ukr.lb.ua/society/2019/10/23/44041.html]
10. Глобальний аналіз базових макроекономічних показників України 2013-2017. Режим доступу: [http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit]
11. В.І. Копитко. Маркетингово-логістичний підхід в організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті. Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. ак. В. Лазяряна, 2009.
12. Чаркіна Т. Ю. Принципи визначення основних функцій залізничних ХАБів/Ю.С. Бараш, В.В. Бобиль, Н.О. Божок, О. Черновіл//Proceedings of 12th International Conference Intelligent Technologies in Logistics and Mechatronics Systems - ITELMS'2018. С.21-25
13. Орловська О.В., Белова А.І., Конкурентні переваги залізниці на ринку транспортних послуг України./ Зб.наук.праць Державного економіко-технологічного університету: Серія «Економіка і управління».- Вип.23-24.-К.: ДЕТУТ, 2013., 103-109с.

References.

1. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Ordinance “On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws> (Accessed 25 Jan 2020).
2. State Statistics Service of Ukraine (2019), “Statistical Yearbook of Ukraine for 2018”, available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/Arhiv_u/01/Arch_ukr_zb.htm (Accessed 25 Jan 2020).
3. lb.ua (2019), “The Ukrainians are the poorest in Europe”, available at: <https://en.lb.ua/society/2019/10/23/440411.html> (Accessed 25 Jan 2020).
4. Ukrinform (2019), “Ukraine was ranked 138th in living standards”, available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society.html> (Accessed 25 Jan 2020).
5. Poluyaktova, O.V. (2016), “Problems of unemployment in Ukraine”, Journal "Economy and Society", vol. 2.
6. Cabinet of Ministers of Ukraine (2006), Resolution “Concept of the State Railway Transport Reform Program”, available at: www.kmu.gov.ua (Accessed 25 Jan 2020).
7. Legal Week (2008), “Actual Problems of Legal Regulation of the Transport Services Market”, Legal Week, vol. 30–31 (103–104).
8. GfK Group Official Website (2020), available at: https://file.liga.net/companies/gfk_ukraine (Accessed 25 Jan 2020).
9. lb.ua (2019), “Ukrainians are recognized as the poorest in Europe”, available at: <https://en.lb.ua/society/2019/10/23/44041.html> (Accessed 25 Jan 2020).
10. Public Audit (2018), “Global analysis of basic macroeconomic indicators of Ukraine 2013-2017”, available at: <http://publicaudit.com.ua/reports-on-audit> (Accessed 25 Jan 2020).
11. Koputko, V.I. (2009), Marketinghovo-lohistrychnyj pidkhid v orhanizatsii pasazhyrs'kykh perevezen' na zaliznychnomu transporti [Marketing-logistic approach in the organization of passenger transportation by rail], Dnepropetrovsk. nat. un-that of iron. trans. them. ac. V. Lazyaryan, Dnepropetrovsk, Ukraine.
12. Charkina, T.Y. (2018), “Principles of determining the basic functions of railway HABS”, Proceedings of the 12th International Conference Intelligent Technologies in Logistics and Mechatronics Systems, Panevezys, Lithuania, pp.21-25
13. Orlovskaya, O.V. and Belova, A.I. (2013), “Competitive Advantages of the Railway in the Market of Transport Services of Ukraine”, Collection of scientific works of the State Economic and Technological University: Series "Economics and Management", vol. 23-24, pp. 103-109.

Стаття надійшла до редакції 20.02.2020 р.