

Таким образом, существует потребность в развитии теории оценки транспортного потенциала города и использовании ее в рамках диагностического подхода. Предложенный подход к оценке транспортного потенциала города позволяет очертить границы проводимых исследований систем транспорта. Приведенные примеры показателей отдельных групп транспортного потенциала, а также алгоритм проведения распознавания объектов диагностирования позволят сформировать базу данных по отдельным видам транспортных систем. В дальнейшем целесообразно провести наблюдения за работой транспорта города с целью определения количественных и качественных характеристик отдельных составляющих систем транспорта.

- 1.Коваленко В.М., Щуріхін В.К., Машика Н.Б. Вантажні автомобільні перевезення. – К.: Літера ЛТД, 2006. – 304 с.
- 2.Чугай О.М. Транспортні можливості України на міжнародних ринках // Науковий вісник НУ ДПС України. – Ірпінь, 2007. – № (3)38. – С.27-34.
- 3.Транспортная система региона / Отв.ред. Л.М.Корецкий. – К.: Наук. думка, 1989. – 208 с.
- 4.Баркова Е., Гладки Я. и др. Транспортные проблемы групповых систем мест. – М.: Стройиздат, 1979. – 64 с.
- 5.Каличева Н.С. Проблеми транспортної системи України на шляху до світового ринку // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2008. – №24. – С.27-29.
- 6.Дикань В.Л. Розвиток національної транзитної мережі та її інтеграції в міжнародну транспортну систему // Вісник економіки транспорту і промисловості. – Харків, 2008. – №24. – С.11-13.
- 7.Икрамова Х.З. Алгоритмы распознавания и диагностики. – Ташкент: Фан, 1982. – 220 с.

Получено 20.04.2010

УДК 656

О.А.ХОДОСКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г.Гомель

АНАЛИЗ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ТРАНСПОРТОМ (ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ)

Рассматривается необходимость применения принципов транспортной логистики, позволяющих сформировать достаточно эффективный организационно-экономический механизм функционирования железнодорожного транспорта в области пассажирских перевозок.

Розглядається необхідність застосування принципів транспортної логістики, що дозволяють сформулювати досить ефективний організаційно-економічний механізм функціонування залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень.

Today is priority increasing quality of service passenger, who is walking by railway transport, necessary to use the principles of the transport logistics, which helps to form the

enough efficient organizing-economic mechanism of operating by railway transport in the field of passenger transportation.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, функционирование, организация перевозок.

В настоящее время понятие «логистика» используется почти повсеместно, особенно в системе грузовых перевозок. Однако так точно и не определено, что это понятие в себя включает, к каким областям этот термин отнести можно, а к каким – нет. При этом следует отметить, что большинство исследователей сходится в области современного использования и последующих перспектив развития логистики как сферы организации работы товаропроводящих систем и управления материальными и соответствующими им информационными и финансовыми потоками. Зачастую, при рассмотрении понятия транспортной логистики, определении параметров и построении логистических систем, транспортной логистике отводится место вспомогательного звена в рамках производственной логистической системы, без которого вся система в целом функционировать не может. При этом рассматривается ситуация, когда данная система не является полноценным самостоятельным элементом (этапом). Многими авторами исследований в данной области даже не уделяется внимание вопросу о выделении собственно транспортной логистики и рассмотрении самостоятельной транспортно-логистической системы в области пассажирских перевозок, к которым можно было бы отнести и систему железнодорожного транспорта. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта в Республике Беларусь нуждается в новом логистическом подходе к построению логистической системы железнодорожных перевозок пассажиров без проецирования на них уже применяемых в других отраслях логистических методов и систем.

На сегодняшний день в мире существует значительное количество подходов к организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Однако почти все применяемые схемы направлены на покрытие и минимизацию убытков от осуществляемых пассажирских перевозок. Во многих странах пассажирские железнодорожные перевозки в определенной мере отнесены к категории социальных, что связано с невозможностью повышения цен и тарифов в области их функционирования. При этом тарифы на выполнение данных перевозок устанавливаются директивным методом без учета законов рыночной экономики.

Во многих странах возможности железнодорожного транспорта для перевозок пассажиров используются не в полной мере. Это связано с высоким уровнем развития других видов транспорта, высоким

уровнем автомобилизации населения. В странах постсоветского пространства при наличии высокого уровня владения населением автомобильным парком (60-70% от численности населения) имеется низкий качественный уровень состояния автодорог, который не позволяет расширять поездки граждан на большие расстояния в собственных автомобилях. С другой стороны, это можно соотнести и с уровнем развития транспортной логистики в комплексе железнодорожных перевозок пассажиров, что характерно для США, где автомобилизация является наивысшей в мире. В странах Европейского Союза, где уровень транспортной логистики в этой сфере значительно выше, пассажирские перевозки железнодорожным транспортом развиты значительно лучше и хорошо востребованы населением. Например, при необходимости быстро попасть из Парижа в Лондон пассажиру гораздо выгоднее воспользоваться скоростным пассажирским поездом, проходящим под проливом Ла-Манш, чем посредством авиaperелета. Выполнение аналогичной поездки железнодорожным транспортом будет для пассажира и дешевле, и эффективнее. В крупных европейских городах время, потраченное на то, чтобы добраться до аэропорта, на регистрацию, прохождение всех необходимых предполетных процедур, собственнo перелет и т.д. будет более продолжительным. В результате следует отметить, что в масштабах Европейского Союза большой популярностью у населения пользуются пассажирские перевозки, выполняемые железнодорожным транспортом, которые имеют протяженность до 250 км, и на короткие расстояния – до 150 км (что связано с необходимостями частых поездок по работе). Такая ситуация делает систему пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте в странах Европы более значимой по сравнению с США. Такая ситуация достигнута во многом за счет осуществления реформ железнодорожного транспорта в странах Европейского Союза, направленных на повышение либерализации железных дорог, уровня их конкурентоспособности, организации свободного и массового доступа населения к железнодорожной инфраструктуре и сближению их по техническим характеристикам, партнерства железнодорожных администраций и государства в области пассажирских перевозок.

Если рассматривать степень применения логистических принципов и подходов при организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в странах постсоветского пространства, то очевидно, что здесь эти перевозки нуждаются в значительной реорганизации. На железных дорогах имеется значительная доля устаревшего подвижного состава, устаревшей инфраструктуры, необходимость модернизации предприятий, входящих в комплекс железнодорожного

транспорта сказывается на организации пассажирских перевозок не лучшим образом: снижается уровень комфортности поездки пассажиров, ухудшаются условия труда персонала, возрастает стоимость и частота ремонтов, растут тарифы и, наконец, снижается престижность осуществления таких перевозок. В итоге это приводит к убыточности выполнения пассажирских железнодорожных перевозок. В Российской Федерации в последние годы осуществляется долгосрочный дорогостоящий инвестиционный проект, направленный на обновление подвижного состава и базы его технического обслуживания. При этом учитывается социальная направленность перевозок пассажиров (примерно две трети от общего их объема).

В Украине также осуществляется процесс реформирования пассажирского железнодорожного транспорта. Осуществляемые инвестиционные проекты направлены на актуализацию современных технологий пассажирских перевозок: повышение скорости движения поездов в межрегиональном сообщении до 160 км/ч. Такая государственная и отраслевая политика в сочетании с применением современных логистических принципов, которые предусматривают надежность, конкретность, научность и вариантность, позволяют сформировать достаточно эффективный организационно-экономический механизм функционирования железнодорожного транспорта в области пассажирских перевозок.

В Республике Беларусь ограничение использования транспортной логистики в организации пассажирских железнодорожных перевозок и работа затратного варианта экономической модели при формировании тарифов привели к нарушению управляемости финансовыми ресурсами предприятий железнодорожного транспорта. При этом необходимо отметить, что сегодня в стране устойчиво формируется транспортно-логистическая система при выполнении пассажирских перевозок. Однако такой подход является недостаточным для эффективного функционирования всего организационно-экономического механизма отрасли в области пассажирских перевозок.

Краткие выводы:

1. Расширение использования логистических подходов при организации грузовых перевозок и высокая финансовая отдача от участия в данном виде деятельности привели к снижению участия железнодорожных перевозчиков в формировании транспортной логистики пассажирских перевозок.

2. Игнорирование использования транспортной логистики пассажирских перевозок привело к уходу «в тень» значительного объема перевозок, а сами перевозки сделались спонтанными и непредсказуе-

мыми.

3. Развитие транспортной логистики пассажирских перевозок должно обеспечить рост объемов пассажирских перевозок по всем видам перевозок пассажиров, что может сделать пассажирские перевозки не только окупаемыми, но и высоко rentabelными, что обеспечит их привлекательность для инвесторов.

Получено 27.04.2010

УДК 658

В.М.БАБАЄВ, д-р держ. упр.

Харківська національна академія міського господарства

ПРОЕКТНИЙ ПІДХІД У ПИТАННЯХ ІНФРАСТРУКТУРНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: ПРОПОЗИЦІЇ ДО НАЦІОНАЛЬНОЇ ПРОГРАМИ ЕКОНОМІЧНИХ РЕФОРМ

Висвітлюється хід розробки програми економічних реформ України у форматі діяльності обласної робочої групи з технологічної модернізації економіки і розвитку інфраструктури. Обґрунтовується доцільність впровадження в процеси розробки і реалізації програми методології проектного менеджменту.

Освещается ход разработки программы экономических реформ Украины в формате деятельности областной рабочей группы по технологической модернизации экономики и развитию инфраструктуры. Обосновывается целесообразность внедрения в процессы разработки и реализации программы методологии проектного менеджмента.

The course of working out of the program of economic reforms of Ukraine in a format of specially created regional working group concerning infrastructural and industrial development is shined. The expediency of introduction in processes of working out and realization of the program of methodology of project management is proved.

Ключові слова: інфраструктура економіки, методологія проектного менеджменту, програма економічних реформ, сталий розвиток.

Теза про необхідність проведення реформ в нашій країні сьогодні вже ні в кого не викликає сумнівів, оскільки складно назвати будь-яку галузь національної економіки або ж сферу суспільного життя, стан справ в якій не вимагає своєї якісної, докорінної перебудови та модернізації.

Економічні, технологічні, соціальні, політичні тенденції, які домінували в Україні в останні десятиліття, кардинально змінили структуру, зокрема і колись найпотужнішої сфери народного господарства – комунальної, поставивши під загрозу існування стратегічно важливих систем життєзабезпечення країни. Так, як це відбулося з тепло- і водопостачанням, електроенергетикою і міським електротранспортом.

Не в останню чергу цьому сприяли невизначеність та розмитість