

назначения множества промежуточных остановок для посадки-высадки пассажиров. Для транспортного обслуживания таких регионов могут быть использованы прицепные вагоны или вагоны беспересадочного сообщения.

Линии 3-й категории – смешанные линии (двухпутные линии, однопутные линии с двухпутными вставками), на которых имеется большое количество промежуточных остановочных пунктов и не-большой пассажиропоток. Это участки, на которых может быть проведена оптимизация маршрутной сети. Вместо отмененных поездов, прицепных или беспересадочных вагонов можно организовать мультимодальные перевозки.

Линии 4-й категории – линии, на которых мультимодальные пассажирские перевозки могут использоваться в течение года на постоянной основе. В этом варианте железнодорожный транспорт, как обладающий максимальной провозной способностью, будет выполнять основную часть маршрута, а автотранспорт – подвозящую функцию «последней мили».

Линии 5-й категории – линии, на которых могут быть организованы сезонные мультимодальные перевозки: летом – к местам отпуска на море, зимние перевозки – к горнолыжным курортам.

Пассажирские перевозки напрямую влияют на полноту реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами, а также на возможность перемещения всех социальных слоев населения для удовлетворения производственных и личных потребностей [3]. Организация мультимодальной перевозки пассажиров направлена на сокращение оттока пассажиров на другие виды транспорта, позволяя значительно повысить качество и комфорт перевозки.

В настоящее время имеет место тенденция сокращения числа беспересадочных маршрутов. Сокращение числа беспересадочных вагонов связано с увеличивающимся конкурентным влиянием со стороны авиакомпаний и автотранспорта. Соответственно возникает необходимость решения проблемы сохранения доли пассажирских перевозок. Эту проблему можно решить либо развитием беспересадочных сообщений, либо переходом к мультимодальным перевозкам с условием согласования времени пересадки.

В современных условиях система организации перевозок должна быть адаптирована к новым принципам управления пассажирским комплексом – клиентоориентированным подходам к освоению спроса, развитию конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта, расширению транспортной доступности для населения за счёт регулярного движения между регионами Российской Федерации. Требуется разработать критерии ввода в обращение мультимодальных маршрутов, порядок оценки эксплуатационной работы подвижного состава. Новые технологические решения должны базироваться на использовании современных информационных технологий, обеспечивающих , курсирующим на инфраструктуре ОАО «РЖД».

#### Список литературы

- 1 Лapidус, Б. М. Опережающее развитие железнодорожного транспорта – выбор времени / Б. М. Лapidус // Бюллетень объединенного ученого совета ОАО «РЖД». – 2018. – № 5–6. – С. 1–16.
- 2 Вакулeнко, С. П. Мультимодальные пассажирские перевозки с участием АО «ФПК» / С. П. Вакулeнко, Е. В. Копылова, Е. Б. Куликова, А. В. Колин. – М. : МГУПС(МИИТ), 2015.– 100 с.
- 3 Малахова, Т. А. Анализ развития системы организации пассажирских перевозок в вагонах беспересадочного сообщения / Е. А. Макарова, Н. В. Ершиков, Т. А. Малахова // Бюллетень результатов научных исследований. – 2018. – № 3. – С. 49–61

УДК 656.224/.225

### ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗОК

*В. В. КОТИК, Н. В. ГРИЦЕНКО, В. Г. ЯКОВЕНКО*

*Украинский государственный университет железнодорожного транспорта, г. Харьков*

В настоящее время теоретические и практические основы решения поставленной проблемы на железнодорожном транспорте разработаны не в полной мере. Следует признать, что состояние и работа отрасли анализируется, но, как правило, за год-два, в крайнем случае за пять лет, при этом показатели рассматриваются односторонне, без учета их взаимозависимости и влияния на них тру-

довых, производственных и социальных ресурсов в различных условиях развития отрасли. Вопрос об определении тенденции развития анализируемых показателей, об установлении уровня социального развития с помощью экономико-математических методов на основе принятия решения о выборе наилучшего варианта безопасности пассажирских перевозок с целью получения наибольшей прибыли для отрасли при эффективном использовании имеющихся социальных ресурсов, остаются открытыми, таким образом, исследование считается актуальным.

Постановка задачи, таким образом, предполагает: изучение состояния и работы железнодорожного транспорта, определение его социально-экономического развития, а также установление направления и уровня социально-экономического развития отрасли на перспективу.

Цель исследования состоит в обосновании методологических подходов и концептуальных основ по усовершенствованию действующей системы планирования и государственного регулирования, необходимой для формирования и реализации социально-экономической модели развития железнодорожного транспорта страны в контексте усовершенствования механизмов государственного регулирования производственной инфраструктуры, ключевой составляющей которой является железнодорожный транспорт.

Объектом исследования являются социальные и экономические процессы, которые происходят в отрасли в ее экономической трансформации, пассажирском транспорте железных дорог.

В современных условиях общество претерпевает коренные преобразования. Происходит становление новой экономической системы, изменяются экономические отношения в обществе. В этих условиях значительно возрастает роль рационального управления экономическими процессами. Поэтому необходимо выработать научные представления о будущей модели государственного контроля и регулирования экономических процессов, с научных позиций оценить социально-экономические изменения, происходящие в обществе, и вскрыть основы социально-экономической политики и социально-экономических действий, которые будут направлены на укрепление и развитие транспортной системы Украины и безопасности пассажирских перевозок.

В условиях начинающегося экономического роста основными критериями для эффективной работы железнодорожного транспорта становятся: снижение собственных затрат, способность удовлетворять растущие потребности пользователей в качестве услуг и возможность гибко реагировать на изменение этого спроса.

Комплексный анализ состояния железнодорожного транспорта Украины и возможных тенденций его развития показал, что, несмотря на его стабильную работу, имеется ряд серьезных проблем, одна из которых – низкая эффективность государственного регулирования железных дорог.

Все большее значение приобретает еще одна сторона роли социально-экономического моделирования, которая направлена на коренное изменение. Тем самым изменяются теоретические основы социально-экономических наук, методы оценки эффективности управленческих систем и государственного регулирования экономики прогнозирования, планирования и управления ценами на продукцию и транспортные услуги.

Развитие науки в области социально-экономических преобразований имеет многовековую историю. В ней сформировался ряд направлений, множество школ. Современный этап развития социально-экономических отношений в обществе является исключительно ответственным. Наука осмысливает опыт социально-экономического развития общества. Но, в свете мирового опыта, очевидно, что попытки рассматривать социально-экономическое значение общества как средство комментирования какого-либо направления, школы неизбежно ведет к потере научности. Развитие социально-экономической науки на новом этапе требует теоретического обоснования с целью создания нового научного подхода. В этом видится одна из основных целей разработки данного научного исследования.

Поскольку экономика представляет собой сложную сферу экономических отношений людей, это означает, что ее теоретический подход представляет наличие нескольких направлений в исследовании экономики с целью всестороннего изучения внутренней структуры, форм движения и функционирования социально-экономической системы для формирования программы развития экономики железнодорожного транспорта и государства.

Следовательно, данное направление исследования должно дать целостное изучение основных подходов к проблеме взаимодействия социально-экономических и административных регуляторов и их использование на разных уровнях управления народным хозяйством Украины. Это предполагает, что две основные задачи науки состоят в выявлении принципов социально-экономической системы и реальной социально-экономической структуры управления.

Экономическое развитие общества неизбежно связано с переходами экономики из одного состояния в другое. Общим для всех переходных экономических отношений и состояний экономики является и то, что на период перехода они соединяют в себе некоторые черты и свойства прежних и новых экономических отношений. Эти переходы могут носить локальный и всеобщий характер. Локальные – изменение формы собственности предприятий, новые формы доходов, изменения отношений между людьми по поводу собственности и т.д. Всеобщие – это те, которые характеризуют переход всей социально-экономической системы в новое качество, когда преобразуются основные свойства и исходные отношения системы или формируется новая социально-экономическая система вместо старой.

Необходимость формирования новой социально-экономической системы в отраслях народного хозяйства и Украине в целом обусловлена переходным периодом и необходимостью рационального управления экономическими процессами.

Транспорт является особой отраслью производства, в которой наряду с экономическими затратами важное значение имеют финансовые эффекты не только с точки зрения улучшения экономических результатов работы отрасли, но и влияние транспортной составляющей на всю народно-хозяйственную продукцию, которая подлежит доставке к месту ее потребления.

Резкое падение объемов перевозок при сохранении практически неизменными инфраструктуры и контингента работающих, усиление в условиях рынка конкуренции со стороны других видов транспорта привело к напряженному финансово-экономическому положению железнодорожного транспорта Украины. В этой ситуации необходимо выработать стратегию развития отрасли на ближайшие несколько лет и на перспективу. Разработанная стратегия развития железнодорожного транспорта Украины предполагает решение следующих задач:

- выявление экономической сущности действующей системы государственного регулирования железнодорожного транспорта с учетом его социальных и экономических функций в обществе;

- определение роли и места государственного регулирования социально-экономических процессов на основе рыночного отношения как фактора ускорения развития экономики;

- выявление объективных тенденций изменения социально-экономических показателей для изучения экономической конъюнктуры отрасли, которая формируется под влиянием разнообразных факторов как внешних, так и внутренних;

- обобщение опыта эффективного использования социально-экономического потенциала отрасли в обеспечении долгосрочного развития экономики Украины;

- обоснование путей и механизмов активного использования социальных ресурсов в повышении конкурентоспособности отрасли;

- раскрытие особенности действия механизма государственного регулирования отрасли и разработка основных направлений их усовершенствования;

- обоснована и предложена концепция развития железнодорожного транспорта с учетом дифференцированных особенностей регионов.

УДК 656.224:629.4

## **РИСКИ НЕСООТВЕТСТВИЯ НАЛИЧНОГО ПАРКА ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ПОТРЕБНЫМ ОБЪЕМАМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*В. Г. КУЗНЕЦОВ, А. А. ЕРОФЕЕВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,*

*А. А. ЗАХАРЕВИЧ*

*Белорусская железная дорога, г. Минск*

Для обеспечения потребного объема перевозок пассажиров в международном и межрегиональном сообщениях Белорусская железная дорога использует парк пассажирских вагонов локомотивной тяги (ПВЛТ) и моторвагонный подвижной состав (МВПС). Обновление пассажирского подвижного состава осуществляется в соответствии с решениями, принятыми в Подпрограмме «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы; Концепции развития перевозок пассажиров до 2020 года; Программе развития перевозок пассажиров железнодорожным транспортом до 2020 года.