

социальной защиты Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/indicators/doclad/2013_1/14.pdf. – Дата доступа : 03.07.2013.

5 В режиме вынужденной неполной занятости в I квартале трудились 29 тыс. работников [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://spok.by/novosti/vsya-lenta/v-rezhime-vynuzhdennoi-nepolnoi-zanyatos>. – Дата доступа : 02.07.2013.

6 Труд и занятость в Республике Беларусь. – Минск, 2012. – 277 с.

7 Транспорт и связь в Республике Беларусь. – Минск, 2012. – 152 с.

*N. HRAMYKA, PhD, associate professor
Belarusian State University of Transport*

EVALUATION OF INVOLUNTARY PART-TIME EMPLOYMENT IN THE ORGANIZATION OF TRANSPORT

The paper proposed a method for evaluation of involuntary part-time employment in the organizations of transport, which is based on the loss of working time. Testing this technique helped identify involuntary part-time employment in the organizations of transport republic.

Получено 09.09.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 656.072:330.36

В. П. ГУДКОВА

*Государственный экономико-технологический университет транспорта,
Украина*

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Продолжена периодизация развития предприятий пассажирского транспорта. Обобщены направления повышения эффективности экономической деятельности на рынке транспортного обслуживания населения.

Поиску способов преодоления экономических проблем предприятий пассажирского транспорта и установлению сущности главных категорий и понятий, отображающих целостность и специфичность характеристик транспортного обслуживания населения, посвящали свои исследования И. М. Ак-

сенов, А. В. Базилюк, А. В. Бакалинский, Ю. С. Бараш, М. Н. Беленький, С. В. Борданов, И. И. Высоцкая, Е. В. Громова, В. А. Гудков., А. М. Гудков, В. Л. Дикань, А. Г. Дейнека, Л. В. Канторович, Н. М. Колесникова, В. О. Котик, В. П. Левитин, М. В. Макаренко, Т. С. Мельник, Л. Б. Миротин, Я. Я. Назаренко, В. И. Пасечник, Б. М. Парахонский, Л. А. Позднякова, В. О. Саболин, И. П. Садловская, В. Н. Самсонкин, Е. Н. Сыч, О. В. Сивограков, Н. П. Терешина, Н. М. Толкачова, М. Ф. Трихунков, С. О. Тульчинская, О. С. Чудов, Е. Д. Хануков, Т. С. Хачатуров, О. В. Христофор, В. Г. Шинкаренко, П. А. Яновский и др. Главным результатом научных исследований стали теоретико-методологические рекомендации по организационно-экономическому усовершенствованию составляющих перевозочного процесса, дополнительного обслуживания, хозяйственного управления, производственного, логистического и маркетингового регулирования деятельности предприятий пассажирского комплекса разных видов транспорта.

Полученные в ходе исследований результаты, имея существенное значение для экономической науки, в совокупности формируют фундаментальные основы теории транспортного обслуживания населения. Критическое осмысление и обобщенное представление содержания многоаспектных наработок позволяет сформулировать общие экономические положения и установить существенные связи между основными производственными потребностями и общественными интересами, которые возникают исходя из внутренней необходимости, и приобретают устойчивый характер существования в сфере перевозки пассажиров.

Системные и специальные вопросы, возникающие в процессе предоставления транспортных услуг населению, в своих истоках тесно связаны с началом транспортного строительства, появлением и обслуживанием пассажирских маршрутов. А возможности и пути совершенствования экономических отношений в значительной мере определяются особенностями исторического этапа развития общественного транспорта.

В начале XX века С. Кульжинский, известный смелыми проектами и широкими обобщениями, раскрывая «эволюцию железнодорожной эксплуатации», выделил три характерных периода, приемлемых для описания истории теоретико-прикладного совершенствования экономической деятельности предприятий сферы пассажирских перевозок: опытный, технический и технико-экономический (таблица 1).

Первый – *опытный период* – характеризуется постепенным формированием сложных территориально-производственных, линейно-функциональных, комплексных образований. Объект исследования С. Кульжинского указывает на то, что речь идет о железных дорогах. Продолжительность опытного периода ограничивается рамками 1837 – концом 50-х гг. XIX века, а методологическая особенность концентрируется в широком применении метода «проб и ошибок» в эмпирическом выявлении оптимальных направлений развития экономической деятельности в отрасли [1, с. 15].

Т а б л и ц а 1 – Периоды эволюционного развития предприятий пассажирского транспорта

Автор систематизации	Период	Наименование периода	Содержание периода
С. Кульжинский	Первый	<i>Опытный</i>	Эмпирическое выявление оптимальных направлений развития отрасли
	Второй	<i>Технический</i>	Улучшение технических средств транспортных предприятий, повышение прочности и эксплуатационной надежности транспортных средств и путей сообщения
	Третий	<i>Технико-экономический</i>	Интенсификация использования техники и повышение экономической эффективности эксплуатационной работы
В. Козлова	Четвертый	<i>Информационно-технологический</i>	Информатизация с оптимизацией технологии транспортного обслуживания
В. Гудкова (предложение)	Пятый	<i>Организационно-экономический</i>	Развитие рынка транспортного обслуживания населения, соответствующая адаптация экономической деятельности предприятий пассажирского транспорта, усовершенствование и комплексное применение рыночных и государственных регуляторов отраслевых хозяйственных процессов

На протяжении второго – *технического периода* основное внимание концентрируется на улучшении, главным образом, определившихся технических средств, преимущественно в активной составляющей основных фондов (по С. Кульжинскому – пути, тягового подвижного состава, вагонного парка), на повышении прочности и надежности эксплуатации. Технический период, который длился с конца 50-х гг. XIX века до начала XX столетия, завершился огосударствлением предприятий транспорта и, по определению С. Кульжинского, протекал довольно энергично и сопровождался присущим государственному хозяйству точным нормированием всех технических элементов, которое в значительной степени и до сих пор является основой железнодорожной техники.

Третий – *технико-экономический период*, обозначившийся в начале XX века, подхваченный советской научной школой, длился до 90-х гг. XX столетия

и отличался разного рода предложениями относительно интенсификации использования техники и повышения экономической эффективности эксплуатационной работы. В условиях значительных территорий, возрастающего спроса на перевозку, хронического дефицита собственных средств и ограниченного бюджетного финансирования в развитие отраслевых предприятий, обращалось особое внимание на лучшее использование имеющихся технических и финансовых ресурсов. Постепенно сформировалось убеждение в необходимости рассматривать транспорт как комплекс, который состоит не только из технических, но и из экономических элементов, совокупно в тесной взаимосвязи образующих единое целое. Такого рода идеология дала в 30-е гг. XX столетия толчок к идее формирования единой транспортной системы страны.

Современный пассажирский комплекс функционирует в принципиально иной среде. Коммерциализация экономических отношений и информатизация общества, в т.ч. постепенное распространение информационных технологий на транспорте, в результате внедрения которых обеспечивается высокая оперативность получения разного рода данных, усиливается степень управляемости любого транспортного объекта, определяется уровень конкурентоспособности и отрабатывается стратегия развития транспортных предприятий, предъявляют новые требования к методологии организации отраслевой деятельности. Сформированная среда побуждает ученых и практиков к поиску путей преодоления информационных и технологических проблем и внедрения автоматизированных систем управления.

В связи с этим, безусловно, правомерным и объективным является предложение В. Козловой продолжить систематизацию С. Кульжинского и назвать следующий период развития предприятий транспорта *информационно-технологическим периодом* [1, с. 15], которому присуща информатизация процессов управления с оптимизацией технологии транспортного обслуживания.

Но информационно-технологическими усовершенствованиями современные тенденции развития системы транспортного обслуживания населения не ограничиваются. Всё большее значение приобретает проблема обеспечения эффективной деятельности предприятий пассажирского транспорта в условиях развития транспортного рынка и динамизации (в т.ч. за счет влияния информационно-технологического фактора) процессов регулирования отношений между пассажиром и перевозчиком. Этот вывод подтверждается направленностью современных научных исследований, обобщение содержания которых позволяет охарактеризовать следующий период развития транспортных предприятий как *организационно-экономический период*.

Продолжая освещение вопроса формирования современных теоретико-прикладных основ развития предприятий пассажирского транспорта, необходимо отметить безусловную актуальность проблем транспортного обслуживания населения. По вопросам организации пассажирского движения, в

технологическом и экономическом аспектах, проводятся фундаментальные исследования, публикуются научные работы, формируются исследовательские подразделения. И в отличие от мышления технико-экономического периода, обобщенного в выражении Л. Канторовича о традиционно сложившемся отношении к пассажирским перевозкам как к непроизводительной сфере и, следовательно, к меньшему, чем для грузовых перевозок, выделению ресурсов на их развитие¹⁾ [2, с. 125], в организационно-экономическом периоде вопросы транспортного обслуживания населения приобретают значительную актуальность, а в общественной среде подчеркивается их своевременность, острота и чрезвычайная важность.

На протяжении последних десяти лет в публикациях ведущих ученых и практиков по вопросам функционирования и развития предприятий пассажирского транспорта (в целом по видам транспорта общего пользования и по видам сообщения) предлагаются разные направления совершенствования экономической деятельности [5], основными из которых являются рекомендации относительно:

- реструктуризации и финансового оздоровления субъектов хозяйствования;
- повышения конкурентоспособности предприятий;
- совершенствования системы тарифообразования;
- развития форм и процессов организации расчетов за пассажирские перевозки;
- повышения качества транспортного обслуживания населения;
- развития сферы дополнительных (сопутствующих) услуг пассажирам;
- минимизации отрицательного влияния перевозочной деятельности на окружающую среду;
- развития интегрированных систем перевозки пассажиров;
- активизации процессов инвестирования и инновационного обновления технических средств;
- повышения эффективности государственного регулирования деятельности отраслевых предприятий (рисунки 1).

Содержание работ каждого из указанных направлений определяет теоретико-методологическую базу совершенствования определенных аспектов экономической деятельности на рынке транспортного обслуживания населения, а в совокупности отображает возможности формирования сферы пассажирских перевозок, адекватной современным требованиям, и экономически стабильного функционирования и развития предприятий в рыночной среде.

¹⁾ В 1912 г. А. Ермолаев высказался еще более резко: «Устоявшийся взгляд на перевозку пассажиров «как на терпимое зло, находит оправдание в статье 1 общего устава <...> железных дорог, по которой пассажирское движение является для железных дорог обязательным, очевидно, если бы оно было выгодным, то не к чему было бы обязывать». Элементарно убыточность объясняется слишком большими расходами на перевозку, которые не оправдываются соответствующей платой за проезд» [3].

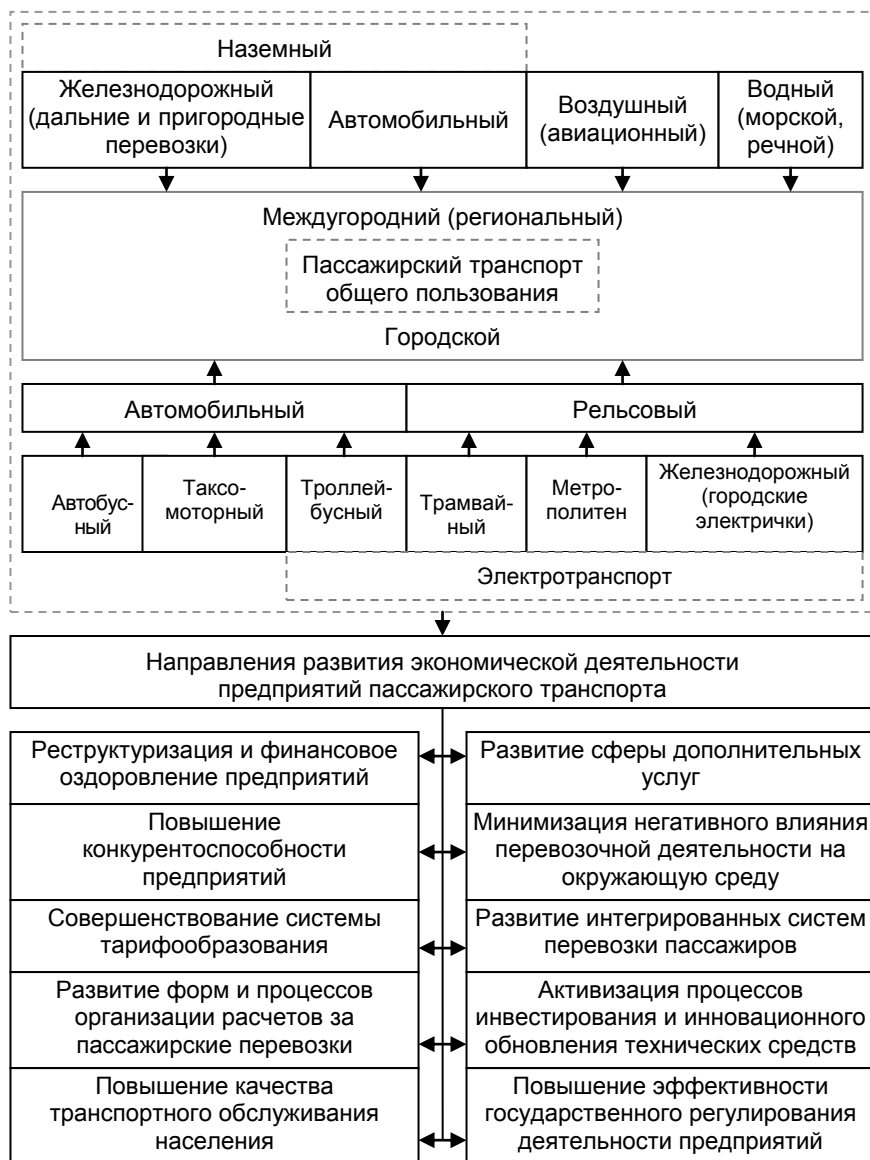


Рисунок 1 – Направления развития экономической деятельности предприятий в сфере пассажироперевозок

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Козлова, В. П.** Системная оценка экономической эффективности инвестиционных проектов на транспорте / В. П. Козлова. – М. : ВИНТИ РАН, 2006. – 152 с.
- 2 **Канторович, Л. В.** Проблемы эффективного использования и развития транспорта / Л. В. Канторович ; под ред. В. Н. Лившица, Н. В. Паенсона, Е. Ф. Тихонова. – М. : Наука, 1989. – 304 с.
- 3 **Ермолаев, А. В.** Причины доходности железнодорожных акций / А. В. Ермолаев. – М. : Печатное дело, 1912. – 48 с.
- 4 **Гудкова, В. П.** Методологія забезпечення ефективної діяльності підприємств сфери пасажироперевезень : [монографія] / В. П. Гудкова. – К. : ДЕТУТ, 2013. – 290 с.
- 5 **Гудкова, В. П.** Теоретико-прикладні основи підвищення ефективності економічної діяльності підприємств на ринку транспортного обслуговування населення / В. П. Гудкова // Зб. Наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту : Сер. «Економіка і управління». – Вип. 25. – К. : ДЕТУТ, 2013.

V. GUDKOVA

State Economy and Technology University of Transport, Ukraine

THEORETICAL ASPECTS OF DEVELOPMENT PASSENGER TRANSPORT ENTERPRISES

Continued by periodization of the development of passenger transport enterprises. Summarizes the ways of increasing the efficiency of economic activities on the road public transport services.

Получено 16.0.2013

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 6. Гомель, 2013**

УДК 316.453(479.24)

*А. Д. ГУСЕЙН, канд. экон. наук, доцент
Азербайджанский государственный экономический университет*

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ АЗЕРБАЙДЖАНА И ПУТИ ЕГО ДОСТИЖЕНИЯ

Рассмотрены определения направлений модернизации экономики Азербайджана в целях повышения конкурентоспособности страны как один из факторов, влияющих на её конкурентные преимущества.