

О. В. СЕМЕНЦОВА (УкрДАЗТ, Харків)

ДІАЛЕКТИКА РИНКУ ПОСЛУГ З ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРІВ

Досліджено відповідність побудови, функціонування та розвитку ринку послуг з перевезень приміських пасажирів основним законам діалектики: взаємному переходу кількісних змін у якісні, єдності та боротьбі протилежностей та запереченню заперечення.

Исследовано соответствие построения, функционирования и развития рынка услуг по перевозкам пригородных пассажиров основным законам диалектики: взаимному переходу количественных изменений в качественные, единству и борьбе противоположностей и отрицанию отрицания.

The accordance of formation, functioning and development of market of services on suburban passenger transportations with main dialectics laws (inter-transition of quantitative changes to qualitative ones, unity and fight of oppositions, negation of negation) is investigated.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями

Усі процеси у живій природі та суспільстві відповідають законам діалектики. Філософські дослідження вчених щодо дії загальних законів розвитку матерії та суспільства відомі ще з давніх часів. Підходи до вивчення будь-якої проблеми з філософської точки зору дає можливість більш ґрунтовно її дослідити та знайти більш правильний розв'язок, у тому числі для залізничної галузі і приміського комплексу зокрема.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланнями на джерела

Питанням вивчення ринку приміських залізничних пасажирських перевезень присвячено роботи багатьох як вітчизняних, так і закордонних вчених. Вони піднімали різні питання: варіанти оплати послуг інфраструктури при здійсненні перевезень у приміському сполученні [1]; соціально-економічну ефективність підвищення швидкостей руху приміського залізничного комплексу [2]; організацію приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації [3]; транспортне забезпечення населення у приміському сполученні [4]; підвищення ефективності таких перевезень [5]; укріплення їх економічної стабільності [6] тощо.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрій присвячується стаття

Незважаючи на різноманітність проблем, піднятих та розв'язуваних в періодичній та на-

уковій літературі, актуальним та малорозкритим лишається питання щодо відповідності розвитку залізничного комплексу України основним положенням законів діалектики. Однією з найцікавіших робіт цього напрямку є робота Балаки Є. І. та Васильєва О. Л. [7], що висвітлює діалектику інфраструктурних утворень. Але питання щодо діалектики ринку послуг з перевезень залізницею пасажирів у приміському сполученні є мало вивченими.

Формування цілей статті (постановка завдання)

Метою даної статті є обґрунтування того, що побудова, функціонування та розвиток ринку послуг з перевезень приміських пасажирів як складної системи (рис. 1), елементами якої є:

- пасажирів,
 - залізниця (або оператор залізничних перевезень),
 - конкуренти (автоперевізники),
 - органи влади, у т. ч. місцевого самоврядування,
 - власники підприємств, де працюють мешканці приміських зон,
- відповідає основним законам діалектики: взаємному переходу кількісних змін у якісні, єдності та боротьбі протилежностей та запереченню заперечення.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Промислові центри (міста) мають тенденцію до укрупнення. У всьому світі така тенденція



Рис. 1. Складові частини ринку послуг з перевезень приміських пасажирів

до агрегування факторів виробництва (продуктивних сил) призводить до зростання потреби у робочій силі, нестачу якої залучають з числа мешканців приміської зони. З плином часу подальше розширення промислових центрів призводить до збільшення попиту на приміські пасажирські перевезення. Крім того, територіальне розширення промислових центрів призводить до «вростання» приміських (особливо залізничних) транспортних ліній у межі міста і виконують вже функцію примісько-міських

ліній. А зростаюча кількість приміських перевезень веде до підвищення вимог пасажирів щодо відповідності ціни якості послуг щодо їх переміщення. Конкурентні переваги за якістю перевезень приміських пасажирів залізницею можуть бути досягнуті у напрямках (рис. 2):

- підвищення швидкості доставки,
- підвищення комфортності,
- зручності розташування зупинок,
- періодичності можливості користування послугою (доступу до користування послугою).



Рис. 2. Основні напрямки підвищення якості послуг з перевезення пасажирів у приміському сполученні

Прагнення операторів, що конкурують на ринку послуг з перевезень приміських пасажирів, до задоволення зростаючих вимог споживачів та намагання перемогти у ході конкурентної боротьби за функціонування на ринку з перевезень приміських пасажирів і, як її наслідок, збільшення обсягів перевезень, призводить до появи нових транспортних засобів та способів надання послуг з перевезень приміських

пасажирів, а отже, до нової якості надання послуги. Таким чином, виявляється дія першого закону діалектики: взаємний перехід кількісних змін у якісні.

Кожен елемент системи, що зображено на рис. 1, являє собою цілісний механізм, що має власні інтереси, котрі вступають у протиріччя з інтересами інших елементів даної системи (рис. 3).



Рис. 3. Інтереси та протиріччя суб'єктів ринку послуг з перевезень приміських пасажирів

Так, на сьогодні, інтереси держави (у т.ч. і місцевих органів самоврядування) є в тому, щоб, по-перше, утримувати тарифи на приміські залізничні пасажирські перевезення на максимально низькому рівні, а по-друге, надавати багаточисельним категоріям пасажирів пільгові умови оплати за проїзд. Таким чином, держава надає залізничним приміським перевезенням статус «соціально значущих».

Така позиція держави вступає у протиріччя з інтересами приміського залізничного пасажирського комплексу, котрий завдяки такій політиці вимушений отримувати збитки від своєї діяльності.

У свою чергу, пасажирів цікавить не лише максимально низький рівень тарифів, а і якість послуги. У випадку, якщо рівень якості послуги (див. рис. 2) недостатній, то пасажир змінює вид транспорту.

Конкурентні види транспорту зацікавлені в збереженні існуючої політики держави відносно приміського залізничного пасажирського комплексу, тобто збереження функцій «соціального перевізника». Це не забезпечує умов не тільки розширеного відтворення, але і простого, та різко знижує рівень конкурентної стійкості залізниць. А отже, дає можливість отримання конкурентам за незначного підвищення рівня якості послуги високого притоку пасажирів і, як наслідок, більшої кількості додаткового прибутку.

Інтереси ж власників підприємств полягають у тому, що низька вартість перевезень у приміському сполученні дозволяє їм залучати більш дешеву робочу силу з приміських зон. А, отже, отримувати додатковий прибуток.

І хоча, як це було зазначено вище, кожен елемент вказаної системи може у тому чи ін-

шому ступені розглядатися окремо, все одно у нинішніх економічних умовах виокремлення з системи одного з елементів може привести до розбалансування системи в цілому, що природним чином негативно відобразиться на функціонуванні нині діючої системи і призведе до її руйнування.

Отже, виявляється дія другого закону діалектики: єдність та боротьба протилежностей.

Сьогодні в Україні назріла ситуація, коли функціонування вищезазначеної системи елементів ринку приміських пасажирських залізничних перевезень у існуючому складі та з тими ж інтересами у майбутньому є неможливим. Причиною цьому є зміна форми суспільного устрою держави. У теперішніх умовах держава, що вже переважно не є власником засобів виробництва, а і відповідно виробленої продукції (робіт, послуг), не зацікавлена у стримуванні зростання вартості продукції (робіт, послуг) за рахунок стримування зростання в ній частки заробітної плати. Таким чином, відпала необхідність надання приміським пасажирським залізничним перевезенням статусу «соціально значущих» – надавати значній кількості категорій громадян пільгові умови користування послугами приміського пасажирського залізничного комплексу та встановлювати тарифи на максимальному низькому рівні.

Головна мета функціонування будь-якої організації в умовах ринку, зокрема і приміського залізничного пасажирського комплексу, є отримання прибутку. Сьогодні ж весь тягар покриття збитків від перевезень приміських пасажирів, що викликано політикою держави, вимушено несе залізничний транспорт, що призводить до критичного стану і не відповідає ринковим умовам функціонування організацій.

В Україні у даний час почалися процеси реформування залізничної галузі, які невдовзі призведуть до якісної зміни системи елементів ринку з надання послуг по переміщенню пасажирів у приміському сполученні. Нова система заперечує попередню, перейнявши всі її попередні найкращі якості.

Таким чином, виявляється дія третього закону діалектики: заперечення заперечення. Його методологічна значущість полягає у тому, що він дає надійний критерій визначення напрямків розвитку систем та об'єктів, дозволяючи вірно оцінити масштаби, можливості та темпи його розвитку [8, с. 254].

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку

Проведене дослідження дає змогу стверджувати, що побудова, функціонування та роз-

виток ринку послуг з перевезень приміських пасажирів як складної системи, елементами котрої є: пасажир, залізниця (або оператор залізничних перевезень), конкуренти (автоперевізники), держава (у т.ч. місцеві органи самоврядування), власники підприємств тощо, відповідає основним законам діалектики: взаємному переходу кількісних змін у якісні, єдності та боротьбі протилежностей та запереченню заперечення.

Управлінські рішення в області організації роботи приміського залізничного комплексу повинні будуватися у відповідності із законами діалектики. Неврахування цих законів призводить до зниження ефективності цієї системи та, як наслідок, зростання ефективності конкуруючих систем.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Толкачева М. М. Варианты оплаты услуг инфраструктуры в пригородных железнодорожных перевозках / М. М. Толкачева, Л. А. Мартынова // Экономика железных дорог, № 6. – 2006. – С. 31-45.
2. Саболин В. А. К вопросу о социально-экономической эффективности повышения скоростей движения магистральных видов транспорта / В. А. Саболин, Е. М. Махлин // Бюллетень транспортной информации. Информ.-практ. журнал. – № 11 (137). – 2007. – С. 2-12.
3. Задоя В. О. Організація приміських пасажирських перевезень в умовах реструктуризації залізничного транспорту України / В. О. Задоя, Л. О. Кучер // Вісник ДНУЗТ ім. В. Лазаряна. – Вип. 10. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2006. – С. 170-172.
4. Яновський П. О. Транспортне забезпечення населення у приміському сполученні / П. О. Яновський, В. П. Гудкова, О. М. Гудков // 36. наук. праць КУЕТТ. Серія «Економіка і управління», 2005. – Вип. 7. – С. 105-113.
5. Кривопішін О. М. Підвищення ефективності приміських пасажирських перевезень // Залізничний транспорт України, № 6. – 2007. – С. 6-8.
6. Аксёнов И. М. Укрепление экономической стабильности пригородных железнодорожных перевозок // Залізничний транспорт України, № 4. – 2001. – С. 59-61.
7. Балака Є. І. Діалектика інфраструктурних утворень / Є. І. Балака, О. Л. Васильев // Вісник Харківського нац. ун-ту ім. Каразіна. Економічна серія. – Харків: ХНУ ім. Каразіна, 2005. – № 668. – С. 8-11.
8. Спиркин А. Г. Основы философии: Учебн. пос. для вузов. – М.: Политиздат, 1988. – 592 с.

Надійшла до редколегії 27.04.2008.