

УДК [338.47:656.224]:330.341.1

Ю. С. БАРАШ^{1*}, Т. Ю. ЧАРКІНА²

^{1*}Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (067) 631 93 02, ел. пошта ubarash46@gmail.com. ORCID 0000-0001-5911-9805

²Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпро, Україна, 49010, тел. +38 (067) 914 05 04, ел. пошта charkina@i.ua ORCID 0000-0001-6202-0901

ЕВОЛЮЦІЯ РОЗВИТКУ ІННОВАЦІЙ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Мета. В Україні з'явилося багато докторських дисертацій, у яких наведені особисті парадигми здобувачів з розвитку пасажирських перевезень. На погляд авторів, ці особисті парадигми являють собою інноваційні підходи, які стосуються певної проблеми й між собою не завжди коригують. Метою статті є аналіз найсуттєвіших інновацій в пасажирському господарстві за останні 90 років та визначення основних напрямків інноваційного розвитку пасажирських перевезень, які увійдуть до нової комплексної парадигми. **Методика.** Для виконання досліджень було застосовано інноваційний підхід щодо розвитку пасажирських перевезень в Україні та положення теорії довгих хвиль М. Кондратьєва. **Результати.** У статті запропоновано дев'ять напрямків розвитку нової парадигми, розробка яких дозволить впровадити нові інноваційні технології в умовах обмежених інвестицій та стимулювати розвиток пасажирських перевезень на перспективу. У результаті запропонованих авторами заходів очікується зростання пасажиропотоку, підвищення іміджу українських залізниць, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу. **Наукова новизна.** Запропоновано науковий підхід щодо впровадження нової парадигми розвитку пасажирських перевезень, яка ґрунтується на аналізі їх діяльності за попередні 90 років, використанні циклів Кондратьєва і включає дев'ять основних напрямків інноваційного реформування залізничного пасажирського транспорту, що дозволить підвищити його ефективність. **Практична значимість.** Реалізація дев'яти інноваційних напрямків розвитку пасажирських перевезень дозволить оптимізувати організацію руху пасажирських поїздів, підвищити їх швидкість, скоротити експлуатаційні витрати, встановити реальні тарифи на перевезення пасажирів, які будуть відповідати вимогам Директив ЄС.

Ключові слова: парадигма; хвилі Кондратьєва; обсяги пасажирських перевезень; критична межа безпеки; фактори впливу; ефективність пасажирських перевезень.

Постановка проблеми

На сьогодні пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортні послуги [6]. Його внутрішній потенціал практично вичерпаний, наявні резерви й ресурси не дозволяють не лише розвиватись, а й забезпечувати стає функціонування.

Внутрішніми проблемами, з якими стикається залізничний транспорт, є втрата ним ринку перевезень та хронічна збитковість перевезень пасажирів. Загальні збитки від пасажирських перевезень у 2014 році склали 8 млрд грн, з них 4,3 млрд грн у далекому та 3,7 млрд грн у приміському сполученні. За період з 2000 року частка залізничного транспорту в пасажир-

рообороті скоротилася з 46 до 34 %. При цьому в період з 1996 до 2005 року відбувся спад перевезень у приміському сполученні й перехід пасажирів на автомобільний транспорт, а в період з 2010 до 2014 року знизилася частка перевезень і в далекому сполученні [6]. Переважна частина пасажирських вагонів та тягового рухомого складу, що забезпечує перевезення пасажирів у далекому та приміському сполученні, є морально застарілою й фізично зношеною, не відповідає сучасним вимогам комфорту та економічності. У зв'язку з цим потребує нагального вирішення завдання розробки нових вимог та оновлення рухомого складу для здійснення всього комплексу пасажирських перевезень, насамперед це стосується будів-

ництва вітчизняного тягового та рухомого складу [6].

Аналіз останніх публікацій

Якщо проаналізувати вислів Т. Куна [7, с. 87], «...що історія науки не є лінійним процесом, а являє собою зміну наукових парадигм, які дуже жорстко регламентують як вибір проблеми, так і методи її вирішення протягом достатнього періоду часу...», то стає зрозуміло, чому останнім часом з'являється багато нових наукових парадигм в економіці та управлінні залізничним транспортом.

Так, В. В. Чорний [15, с. 5] запропонував «...відтворювально-оптимізаційну парадигму забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень, сутність якої полягає у оптимізації технологіко-економічних відносин залізниць країни з залізницями країн СНД та Балтії».

О. В. Бакалінський в дисертаційній роботі [1, с. 6] «...обґрунтовує введення клієнтоорієнтованої парадигми маркетингу пасажирських перевезень залізницями, що дає змогу більш повно пояснювати та передбачати споживчу реакцію пасажирів на зміни характеристик чинників утворення СЦ транспортних послуг, як наслідку впровадження перспективних видів пасажирського рухомого складу».

Запропонований В. П. Гудковою в докторській дисертації [3] науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту можна також назвати парадигмою.

Ще одну парадигму із систем економічної безпеки підприємств залізничного транспорту пропонує в дисертаційній роботі І. І. Рекун [11, с. 7] «... визначено інституційну парадигму економічної безпеки, ядром якої є імплементація економіко-правових відносин на взаємодію влади і бізнесу, що забезпечує можливості безпечної господарської діяльності підприємств у ринковому середовищі в процесі реальної специфікації прав власності».

Безумовно, можна назвати парадигмою «...методологію ефективного функціонування залізничного транспорту в умовах ринку за рахунок корпоративної реструктуризації та антикризових заходів, що дозволяє врахувати всі основні чинники, які впливають на діяльність

галузі, і вибрати найкращий варіант її перспективного розвитку», яка була розроблена в пілотній дисертаційній роботі Ю. С. Бараша [2, с. 6].

В. П. Третяк в дисертаційній роботі «Розвиток соціальної інфраструктури України в умовах глобалізації» [13, с. 7] пропонує удосконалити «...історично-еволюційну парадигму розвитку соціальної інфраструктури, яка розкриває її просторовий зміст та каркасоутворювальну роль у розташуванні місця життя населення, що, у свою чергу, зумовлює уточнення категорійного апарату складових соціальної інфраструктури та її системоутворювальну роль у процесах соціально-економічного розвитку держави».

В докторській дисертаційній роботі І. В. Токмакової [12, с. 8] «Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України» «розроблено методологію і концепцію гармонійного розвитку залізничного транспорту, які сформовано на основі синтезу положень теорій стійкого розвитку, стратегічного управління, динамічних переваг і діалектичного підходу до взаємозв'язку економічного розвитку і дотримання моральних принципів в економічних відносинах», яка за своїм змістом та результатами дослідження може бути кваліфікована як парадигма.

У дисертаційній роботі Н. В. Якименко [16, с. 8] «Метрологічні аспекти управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України» «...запропоновано комплексну методологію управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту України як умови стійкого соціально-економічного розвитку національного транспортного ринку. В контексті здійснюваного реформування залізничного транспорту така методологія дозволяє обрати правильний вектор та сформувані стратегію якісних соціально-економічних змін, яка цілком відповідає сутності парадигми».

Наведений перелік робіт, які пропонують змінити парадигму розвитку залізничного транспорту за окремими напрямками, можна продовжити, але виникає питання, чи можна так часто змінювати погляди науки на розвиток залізничного транспорту?

Мета дослідження

Для залізничного транспорту існують порогові значення показників економічної безпеки, один з яких – знос та старіння основних засобів. Його значення – 50–55 %. Цей показник для всіх без винятку господарств залізниць України вже давно перейдено. Найближчим часом буде перетнута критична межа безпеки експлуатації майже всього комплексу залізничного транспорту загального користування, що негативно вплине на економіку України та її національну безпеку, чого допустити не можна. Із сказаного вище випливає, що зараз необхідно розробити нову парадигму розвитку пасажирських перевезень в Україні в умовах реформування залізничного транспорту.

Методика дослідження

Для аналізу інноваційного розвитку пасажирських перевезень в Україні скористаємося положенням теорії М. Кондратьєва [5]. Для цього побудуємо динаміку обсягів пасажирських перевезень у часі за останні 90 років.

З рис. 1 випливає, що розвиток залізничних перевезень перебуває під впливом суспільних процесів, які відбувалися в Радянському Союзі до 1991 року (тонка лінія), а потім в Україні (товста лінія). Дослідимо докладніше ці події.

Після становлення СРСР залізничні перевезення починають розвиватися спочатку повільно, а потім стрімко. Але під час Великої Вітчизняної війни обсяги пасажирських перевезень значно знизилися й суттєво змінилися обсяги перевезених пасажирів у першому циклі, який мусив би закінчитися приблизно у 1970 році. Після війни пасажирські перевезення починають поступово зростати. Сприяє цьому насамперед зростання добробуту населення, поява нового рухомого складу та підвищення комфортності перевезень. Наприклад, у 60-х роках з'являються пасажирські вагони відкритого типу вітчизняного виробництва та вагони купейні й спальні виробництва Польщі, Угорщини та НДР. Найбільшого розвитку пасажирські перевезення набули в 1991 році.

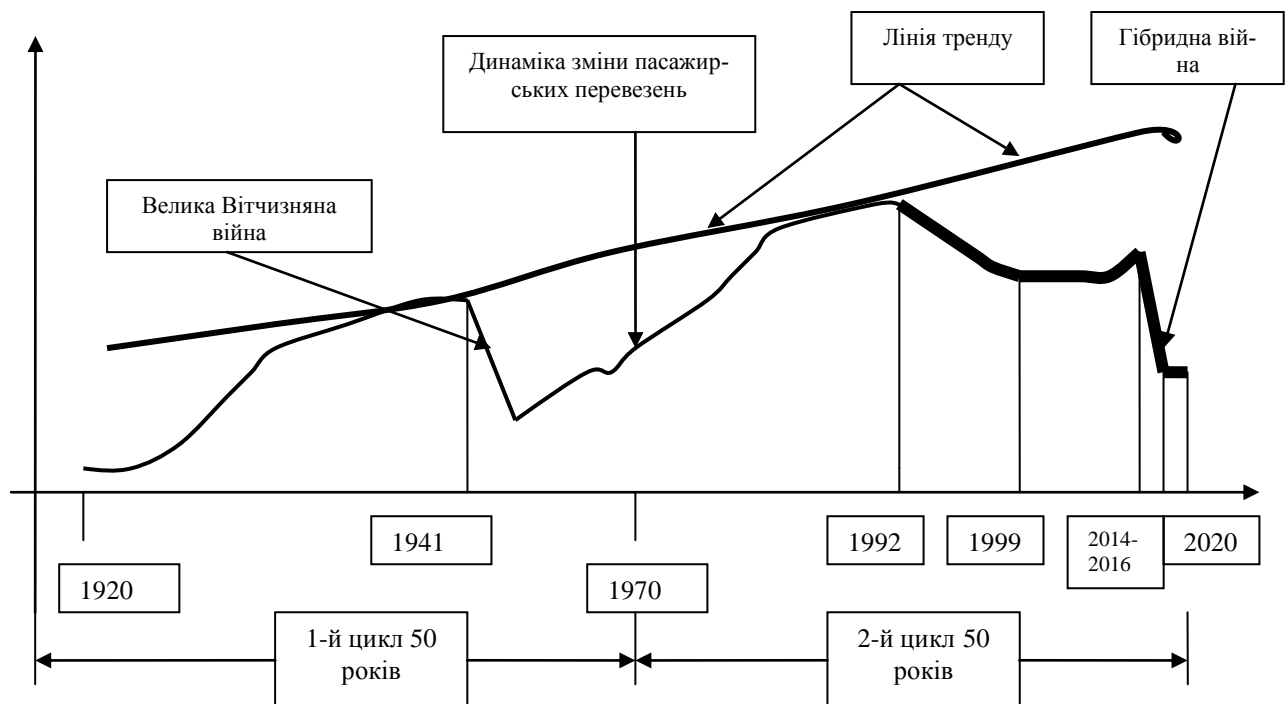


Рис. 1. Хвилі розвитку пасажирських залізничних перевезень в СРСР та Україні. Джерело: Розробка автора

Якщо дослідити період підйому пасажирських перевезень з 1970 по 1991 рік, то можна зафіксувати суттєвий розвиток інновацій та реалізації інноваційних проектів:

– Починається будівництво на станції Донецьк-Північний найбільшої в СРСР пасажирської технічної станції для екіпірування пасажирських вагонів з новою технологією

маневрування. Цей метод з'явився вперше у світі. Він передбачав виділення з пасажирського складу вагонів, які потребують поточного ремонту, за допомогою двох мостових кранів вантажопідйомністю 50 тонн кожний та перенесення цих вагонів на спеціальну колію. Замість вилучених вагонів із запасної колії нові відремонтовані вагони вставлялися в склад пасажирського поїзда також двома мостовими кранами. Це стало можливим завдяки будівництву нового корпусу вагонного депо для екіпірування пасажирських поїздів довжиною 620 м на п'ять колій, висотою до 18 м. Така технологія дозволяла суттєво знизити кількість маневрових робіт та скоротити термін технологічного процесу екіпірування.

- У цей самий період починається проектування нової високошвидкісної пасажирської магістралі Москва–Крим–Кавказ, якою було передбачено курсування пасажирських поїздів з розподіленою тягою з максимальною швидкістю руху 350 км/год. Нові технології дозволяли пасажирським поїздам за 7 годин 31 хвилин доїхати з Москви до Сімферополя. Поїзди планувалося обладнати супутниковим телефонним зв'язком, трьома вагонами-ресторанами та комфортними вагонами. Але було тільки зроблено камеральні роботи, топографічна зйомка та передпроектні дослідження, і на цьому будівництво, яке на 30 років випереджало розвиток пасажирського високошвидкісного руху, було призупинено.
- Ще більш інноваційні проекти були запропоновані науковцями Дніпропетровського інституту інженерів залізничного транспорту та Академією наук України: це використання нового вагона з реактивним двигуном від літака, що розвинув швидкість 200 км/год на залізничній ділянці в напрямку на Новомосковськ, та будівництво випробувального полігона для випробування вагонів на повітряній подушці. Ці проекти значно випередили час, оскільки досі в Україні високошвидкісний пасажирський рух не реалізовано.

Становить певний інтерес докладніше дослідження динаміки зміни пасажирських залізничних перевезень за період становлення України як самостійної держави. Якщо проаналізувати показники діяльності пасажирсько-

го господарства (рис. 1, виділено товстою лінією), то видно, що вони знижуються: спочатку швидко (1-й період), з 2000 року почалося деяке підвищення та стабілізація (2-й період), а потім майже стрибок униз (3-й період). На ці зміни суттєво впливають події, які відбувалися в Україні.

Кожну зміну показників пасажирських перевезень можна логічно пояснити:

Перший період – 1992-1999 рр. В Україні почався розрив зв'язків з іншими країнами СНД, стагнація економіки, зниження добробуту громадян, система неплатежів між підприємствами, гіперінфляція та інші негативні наслідки. У цей період пасажирських рухомих склад закупляється в невеликій кількості (8-20 одиниць на рік, у той час як раніше 350-400 вагонів), а пасажирооборот знизився на 21 %. Збитковість пасажирських перевезень зростає. Усі без винятку показники роботи пасажирського господарства невпинно знижуються, але забезпечують знижений попит на залізничні перевезення. Інновації в цей період зводяться до періодичної зміни організаційної структури управління, впровадження на заводах та депо нових технологій з оновлення рухомого складу, розробки тарифної політики та деяких змін в організації руху пасажирських поїздів.

Другий період – 2000–2013 рр. В Україні почалася стабілізація виробництва, поступово налагоджуються економічні зв'язки, зростає добробут населення, стабілізується гривня. Але значно зростає корупція в усіх ешелонах влади, відбувається поляризація капіталу, який накопичується в руках олігархів. На залізничному транспорті відбуваються певні зміни, реконструюються залізничні вокзали, Крюківський завод випускає 10 категорій пасажирських вагонів, які можуть курсувати зі швидкістю 140 км/год. З 2012 року починають курсувати швидкісні поїзди корейського та чеського виробництва. У 2014 році з'являється перший швидкісний поїзд вітчизняного виробництва «Тарпан», який має конструктивну швидкість 210 км/год. Одночасно наростають негативні процеси в пасажирському русі. Майже кожного року змінюється керівництво «Укрзалізниці», нормальний інвестиційний клімат порушується, суттєво скорочується фінансування наукових розробок, корупція продовжує зростати. Парк пасажирських вагонів скоротився майже на 40 %, нові вагони локомотивної тяги закупляються

у невеликій кількості тільки для поїздів, які курсують між столицею та великими обласними центрами. Проте застарілий рухомий склад продовжують оновлювати за рахунок КРП (капітально-відновлювального ремонту). Якщо перший період можна назвати періодом депресії, то другий – періодом відносної стабільності.

Третій період – 2014-2016 рр. характеризується анексією Криму та гібридною війною на Донбасі. Порушено зв'язки з індустріальними районами Донецької та Луганської областей. Промисловість України суттєво скорочує свої обсяги виробництва, частина підприємств зупиняє свою діяльність. Гривня впала майже у три рази, що призвело до зниження добробуту населення. Усі транзитні та внутрішні потоки пасажирів залізничним транспортом у Крим та в зону АТО скасовано. Обсяги пасажирських перевезень скоротилися на 35 %, що призвело до підвищення пасажирських тарифів. Інвестицій в цей період не вистачає на придбання нового рухомого складу, проведення капітально-відновлювальних ремонтів рухомому складу. У цей час «Укрзалізниця» починає проводити реформування залізничної галузі. З листопада 2015 року офіційно організовано Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця». Відбулася реструктуризація організаційної структури управління на вищих щаблях управління, але на середньому та нижчому рівні вона ще триває. Наукові розробки стосовно перспективного розвитку пасажирських перевезень виконуються окремими науковцями лише із власної ініціативи. Одночасно ПАТ «УЗ» розробляє концепцію розвитку пасажирського господарства самостійно, без залучення науковців транспортних університетів України.

Попередній аналіз показав циклічність та хвильові зміни в діяльності залізничних пасажирських перевезень, остання хвиля, максимум якої припадає на 1991 рік, вказує на те, що найближчим часом (десь у 2018-2020 роках) очікується деяке зростання ефективності діяльності пасажирських перевезень за умови впровадження нової інноваційної парадигми та вкладання олігархами необхідних інвестицій.

Основні результати дослідження.

Зараз необхідна розробка нової комплексної парадигми розвитку пасажирських перевезень

за дев'ятьма інноваційними напрямками, яка частково буде враховувати попередні дослідження деяких науковців, посилання на які показані у квадратних дужках:

1. Проведення маркетингових досліджень з метою визначення перспективної кількості пасажирів для захоплення додаткових ніш на ринку пасажирських транспортних послуг за умови впровадження нових інноваційних технологій [1].
2. Вирішення проблеми побудови нової організаційної структури для управління пасажирськими перевезеннями в усіх видах сполучень [2, 4].
3. Впровадження в Україні високошвидкісного руху пасажирських поїздів зі швидкостями від 250 до 450 км/год [10].
4. Збільшення доходів від перевезень, у тому числі за рахунок залізничного туризму [8].
5. Зменшення витрат за рахунок оптимізації організації руху пасажирських поїздів в усіх видах сполучень (далекому, міжрегіональному, регіональному, приміському та швидкісному) [2, 9, 14].
6. Вирішення проблеми пошуку нових джерел фінансування пасажирських перевезень.
7. Обґрунтування нових економічних тарифів для підвищення ефективності пасажирських перевезень.
8. Вирішення проблеми оптимальної структури парку пасажирських вагонів, яка б врахувала перспективні потреби пасажирів (швидкість руху, комфортність, якість обслуговування) в умовах обмежених інвестицій [2, 4].
9. Підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок одночасного впровадження всіх вищевказаних заходів, що дозволить отримати максимальний ефект.

Виникає питання, де взяти кошти в розвиток залізничної галузі? З боку держави таких коштів найближчим часом можна не очікувати, а залучення приватних коштів вірогідно. Приватний капітал, який накопичено у олігархів, очікує нові інноваційні технології для його ефективного вкладання.

До речі, зараз в Україні та за кордоном є група олігархів і спонсорів, які мають вільні кошти для вкладання в прибуткові інноваційні технології, а саме:

- у будівництво української частини високошвидкісної залізничної магістралі Лісабон–

Шанхай, вздовж якої буде побудовано сучасну автомобільну трасу (дискусія на конференції в Українському державному університеті залізничного транспорту. Харків, 2016 р.).

- у реконструкцію та будівництво залізничних вузькоколієвих ліній для перевезення туристів та пасажирів у Закарпатській області (дискусія на конференції в Закарпатській області).

Висновки

На основі виконаних досліджень можна зробити висновки:

1. Динаміка показників розвитку пасажирських перевезень в Україні показала, що вони повністю залежать від соціальних процесів, які відбуваються в державі, і мають циклічний характер, який можна описати за допомогою циклів Кондратьєва.
2. Сьогодні залізничний транспорт переживає період депресії, оскільки на його діяльність не вистачає інвестицій. Але в олігархів та інших інвесторів нашої країни накопилось багато коштів, які можна вкласти в розвиток пасажирських перевезень. Вкладати інвестиції у старі технології, що не дозволяють отримати прибутки, вони не бажають, а

в нові види діяльності – високошвидкісний рух, туристичні перевезення та інші олігархи із задоволенням виділять.

3. Особисті парадигми розвитку пасажирських перевезень, які були запропоновані окремими науковцями за конкретними видами діяльності, між собою не скоординовані й не дали очікуваного економічного ефекту. Тому зараз вкрай необхідно розробити нову комплексну парадигму розвитку пасажирських перевезень, яка дозволить запропонувати нові інноваційні технології та суттєво підвищити їх ефективність.
4. У роботі запропоновано дев'ять напрямків розвитку нової парадигми, розробка яких дозволить впровадити нові інноваційні технології в умовах обмежених інвестицій та стимулювати розвиток пасажирських перевезень на перспективу.
5. Вперше в Україні запропоновано науковий підхід щодо впровадження нової парадигми розвитку пасажирських перевезень, яка ґрунтується на аналізі їх діяльності за попередні 90 років, використанні циклів Кондратьєва і включає дев'ять основних напрямків інноваційного реформування залізничного пасажирського транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бакалінський О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: Теорія, методологія, практика : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / О. В. Бакалінський. – Київ, 2012. – 37 с.
2. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку: автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Ю. С. Бараш. – Харків, 2008. – 37 с.
3. Гудкова В. П. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально-орієнтованої економіки автореф. дис. ... д-ра екон. наук / В. П. Гудкова. – Дніпропетровськ, 2015. – 39 с.
4. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту) : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Карась. – Дніпропетровськ, 2009. – 23 с.
5. Кондратьєв Н. Д. Большие циклы конъюнктуры: Доклады и их обсуждение в Институте экономики / Н. Д. Кондратьев, Д. И. Опарин. – Москва, 1928. – 287 с.
6. Концепція Державної цільової програми впровадження в ПАТ «Українська залізниця» комплексної моделі пасажирського руху на період до 2021 року (Проект). – Київ, 2015. – 17 с.
7. Кун Т. Структура наукових революцій / Т. Кун. – Москва : Прогресс, 1977.
8. Марценюк Л. В. Теоретичні та практичні аспекти управління ефективністю залізничного туризму [Текст]: монографія / Л. В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т. залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, - Дніпро, 2016. – 242 с.
9. Матусевич О. О. Управління економічною ефективністю залізничних пасажирських перевезень в умовах трансформаційних змін : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Матусевич. – Дніпропетровськ, 2015. – 21 с.

10. Момот А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук / А. В. Момот. – Дніпропетровськ, 2014. – 21 с.
11. Рекун І. І. Методичні засади розвитку системи економічної безпеки підприємств залізничного транспорту : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / І. І. Рекун. – Дніпро, 2016. – 39 с.
12. Токмакова І. В. Теоретико-методологічні основи забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / І. В. Токмакова. – Харків, 2016. – 44 с.
13. Третяк В. П. Розвиток соціальної інфраструктури України в умовах глобалізації. : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / В. П. Третяк. – Харків, 2015. – 36 с.
14. Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук / Т. Ю. Чаркіна. – Харків, 2013. – 21 с.
15. Чорний В. В. Методолого-практичні основи забезпечення конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / В. В. Чорний. – Київ, 2013. – 37 с.
16. Якименко Н. В. Методологічні аспекти управління процесами забезпечення економічного зростання залізничного транспорту : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Н. В. Якименко. – Харків, 2013. – 37 с.

Ю. С. БАРАШ^{1*}, Т. Ю. ЧАРКИНА²

^{1*}Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, г. Днепр, Украина, 49010, тел. +38 (067) 631 93 02, эл. почта ubarash46@gmail.com. ORCID 0000-0001-5911-9805

²Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, г. Днепр, Украина, 49010, тел. +38 (067) 914 05 04, эл. почта charkina@i.ua ORCID 0000-0001-6202-0901

ЭВОЛЮЦИЯ РАЗВИТИЯ ИННОВАЦИЙ ПАСАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Цель. В Украине появилось много докторских диссертаций, в которых приведены личностные парадигмы соискателей по развитию пассажирских перевозок. На взгляд авторов, эти личностные парадигмы представляют собой инновационные подходы, которые касаются определенной проблемы и между собою не всегда стыкуются. Целью статьи является анализ наиболее существенных инноваций в пассажирском хозяйстве за последние 90 лет и определение основных направлений инновационного развития пассажирских перевозок, которые войдут в новую комплексную парадигму. **Методика.** Для выполнения исследований был предложен инновационный подход, касающийся развития пассажирских перевозок в Украине, и положения теории длинных волн М. Кондратьева. **Результаты.** В работе предложено девять направлений развития новой парадигмы, разработка которых позволит внедрить новые инновационные технологии в условиях ограниченных инвестиций и стимулировать развитие пассажирских перевозок на перспективу. В результате предложенных авторами мероприятий ожидается увеличение пассажиропотока, повышение имиджа украинских железных дорог, привлечение дополнительных денежных средств на обновление устаревшей инфраструктуры и подвижного состава. **Научная новизна.** Предложен научный подход, касающийся внедрения новой парадигмы развития пассажирских перевозок, который основан на анализе их деятельности за предыдущие 90 лет, использовании циклов Кондратьева и включает основные направления инновационного реформирования железнодорожного пассажирского транспорта, что позволит повысить его эффективность. **Практическое значение.** Реализация девяти направлений развития пассажирских перевозок позволит оптимизировать организацию движения пассажирских поездов, повысить их скорость, сократить эксплуатационные расходы, установить реальные тарифы на перевозку пассажиров, которые будут соответствовать требованиям Директив ЕС.

Ключевые слова: парадигма; волны Кондратьева; объемы пассажирских перевозок; критическая граница безопасности; факторы влияния; эффективность пассажирских перевозок.

Y. S. BARASH^{1*}, T. Y. CHARKINA²

^{1*}Dep. «Accounting, auditing and intellectual property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan st., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (067) 631 93 02, e-mail ubarash46@gmail.com ORCID 0000-0001-5911-9805

² Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan st., 2, Dnipro, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373-15-80, e-mail charkina@i.ua ORCID 0000-0001-6202-0901

THE EVOLUTION OF THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINE

Goal. In Ukraine, many doctoral dissertations have appeared, in which personal paradigms for the development of passenger transportation are presented. In the authors' opinion, these personal paradigms are innovative approaches that relate to a certain problem and do not always merge with each other. The purpose of the article is to analyze the most significant innovations in passenger transport over the past 90 years and to determine the main directions of innovative development of passenger transportation that will become part of a new complex paradigm. **Methodology.** To carry out the research, an innovative approach was proposed concerning the development of passenger traffic in Ukraine and M.Kondratieff theory of long waves. **Results.** The paper suggested nine directions for the development of a new paradigm, which will allow the introduction of new innovative technologies in conditions of limited investment, and stimulate the development of passenger traffic for the future. As a result of the measures proposed by the authors, it is expected that passenger traffic will increase, the image of Ukrainian railways will improve, and additional funds will be raised to upgrade obsolete infrastructure and rolling stock. **Scientific novelty.** The scientific approach is offered. It concerns the introduction of a new paradigm for the development of passenger transportation, which is based on an analysis of their activities over the previous 90 years, the use of Kondratieff cycles and includes nine main directions of innovative reform of railway passenger transport, which will improve its efficiency. **Practical significance.** Realization of nine directions of development of passenger traffic will allow to optimize the organization of passenger train movement, increase their speed, reduce operating costs, establish real tariffs for transportation of passengers that will comply with the requirements of the EU Directives.

Keywords: the paradigm; the waves of Kondratieff; the volumes of passenger traffic; the critical safety margin; the factors of influence; the efficiency of passenger traffic.

REFERENCES

1. Bakalinskiy O. V. (2012) *Marketynh pasazhyrskykh perevezen perspektyvnymy vydamy rukhomoho skladu zaliznyts: Teoriia, metodolohiia, praktyka* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk), Kyiv
2. Barash Yu. S. (2008) *Restrukturyzatsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy v umovakh rynku* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk), Kharkiv
3. Hudkova V. P. (2015) *Zabezpechennia efektyvnoi diialnosti pidpriemstv pasazhyrskoho transportu v umovakh sotsialno-oriientovanoi ekonomiky* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk) Dnipropetrovsk
4. Karas O. O. (2009) *Formuvannia suchasnoho mekhanizmu upravlinnia pidpriemstvamy v rynkovykh umovakh (na prykladi pasazhyrskoho hospodarstva zaliznychnoho transportu)* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk), Dnipropetrovsk
5. Kondratev N. D., Oparin D. I. (1928) *Bolshie tsikly konyunktury: Doklady i ikh obsuzhdenie v Institute ekonomiki*. Moskva
6. Kontsepsiia Derzhavnoi tsilovoi prohramy vprovadzhennia v PAT «Ukrainska zaliznytsia» kompleksnoi modeli pasazhyrskoho rukhu na period do 2021 roku (Proekt) (2015), Kyiv.
7. Kun, T. (1977). *Struktura nauchnykh revolyutsiy*. Moskva: Progress.
8. Martseniuk L. V. (2016) *Teoretychni ta praktychni aspekty upravlinnia efektyvnistiu zaliznychnoho turyzmu*. Dnipro: Dnipropetr. nats. un-t. zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana

9. Matusevych O. O. (2015) *Upravlinnia ekonomichnoiu efektyvnistiu zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen v umovakh transformatsiinykh zmin* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk). Dnipropetrovsk
10. Momot A. V. (2014) *Ekonomichna efektyvnist vysokoshvydkisnykh pasazhyrskykh zaliznychnykh perevezen v Ukraini* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk). Dnipropetrovsk
11. Rekun I. I. (2016) *Metodychni zasady rozvytku systemy ekonomichnoi bezpeky pidpriemstv zaliznychnoho transportu* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk). Dnipro
12. Tokmakova I. V. (2016) *Teoretyko-metolohichni osnovy zabezpechennia harmoniinooho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk). Kharkiv
13. Tretiak V. P. (2015) *Rozvytok sotsialnoi infrastruktury Ukrainy v umovakh hlobalizatsii* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk). Kharkiv
14. Charkina T. Yu. (2013) *Upravlinnia konkurentospromozhnistiu zaliznychnykh pasazhyrskykh perevezen na rynku transportnykh posluh* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia kandydata ekonomichnykh nauk). Kharkiv
15. Chornyi V. V. (2013) *Metodoloho-praktychni osnovy zabezpechennia konkurentospromozhnosti zaliznyts na rynku vantazhnykh perevezen.* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk). Kyiv
16. Yakymenko N. V. (2013) *Metodolohichni aspekty upravlinnia protsesamy zabezpechennia ekonomichnoho zrostannia zaliznychnoho transport* (Avtoreferat dysertatsii na zdobuttia naukovooho stupenia doktora ekonomichnykh nauk). Kharkiv

Надійшла до редколегії 15.05.2017.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М. та д-ром екон. наук, доц. Каховською О. В.