**Тульчинська Світлана Олександрівна. Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні: дисертація канд. екон. наук: 08.07.04 / Національний авіаційний ун-т. - К., 2003**

|  |  |
| --- | --- |
| |  | | --- | | **Тульчинська С. О.**Організаційно-економічний механізм розвитку ринку пасажирських перевезень в Україні. – Рукопис.  Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.07.04 – економіка транспорту і зв'язку. – Національний авіаційний університет, Київ, 2003.  У дисертації досліджуються особливості становлення і функціонування вітчизняного ринку транспортних послуг і тенденції його розвитку в умовах формування нових економічних відносин.  Проаналізовані теоретичні і практичні аспекти визначення конкурентоспроможності пасажирських перевезень як однієї з категорій ринкової економіки, що характеризує можливість та ефективність адаптації транспортних підприємств до умов конкурентного середовища.  З метою підвищення конкурентоспроможності транспортних підприємств запропонований розроблений на основі інтегрального методу алгоритм формування комплексної оцінки конкурентоспроможності. Здійснено розрахунок практичних результатів рентабельності авіаліній, який може бути використаний як інструмент оперативного управління і контролю у різних галузях транспорту. | |
| |  | | --- | | Здійснене дисертаційне дослідження дозволило зробити наступні висновки теоретичного і практичного характеру:   1. У результаті проведеного аналізу розкрито сутність та особливості процесу перевезення пасажирів магістральними видами транспорту, встановлено закономірності його удосконалення та розвитку. На цій основі визначено поняття “організаційно-економічний механізм ринку пасажирських перевезень”, що характеризує сукупність форм, методів, способів взаємодії та важелів управління і стимулювання, спрямованих на досягнення стратегічної мети при управлінні економічними процесами на транспорті. 2. Дослідженням доведено, що у формуванні ринкових відносин у транспортній, як і в інших галузях економіки, важливу координуючу роль має відігравати держава. Під її керівництвом і партнерством розробляються і реалізуються програми роздержавлення і демонополізації економіки та створюється нормативно-правова база для вирівнювання умов господарювання суб’єктів різних форм власності.   Методологічний підхід до управління пасажирськими перевезеннями, заснований на централізації і державному регулюванні економічних процесів, має об'єктивну природу, але не повністю відповідає ринковим умовам.   1. Обґрунтована необхідність реформування тарифно-цінової стратегії та політики цін у транспортній галузі як важливого інструменту впливу на якісні параметри пасажирських послуг та прибутковість підприємств. Для упорядкування та регулювання ринкових відносин у системі пасажирських залізничних перевезень доведена необхідність і об'єктивні можливості синхронізації грошових потоків, насамперед, у рамках пасажирського комплексу. Відповідно до цього пропонується механізм формування тарифної політики, методологія якого має визначатися функціями спеціалізованих ланок. 2. У ході дослідження встановлено, що підприємства, які безпосередньо виробляють і реалізують пасажирські перевезення і супутні їм послуги,   16  мають стати основними суб’єктами ринку перевезень з більш широкими повноваженнями: від визначення своєї виробничо-збутової стратегії до надання їм прав запровадження гнучких цін і тарифів у залежності від ринкової кон’юнктури, сезонних коливань попиту на пасажирські перевезення з урахуванням загальноекономічної і соціальної політики держави.   1. У ринкових умовах показник інтегральної якості є сукупною характеристикою як основних, так і додаткових послуг у процесі їх виробництва і споживання.   Для підвищення якості пасажирських послуг, крім низки заходів організаційно-економічного і технологічного характеру, необхідне приведення положень і правил перевезення пасажирів у відповідність з європейськими стандартами, у тому числі більш чітке врегулювання економічно-правових відносин між перевізниками і пасажирами у порівнянні з існуючими нормами.   1. На основі дослідження об'єктивних процесів розпочатої у галузі транспорту ринкової трансформації показано, що реструктуризація як суттєвий чинник організаційно-економічного механізму не повністю виправдала очікувані результати, оскільки не створила конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, не стимулювала структурну перебудову галузей, а, головне, - не відвернула загального погіршення стану всього транспорту.   Здійснені трансформаційні процеси форм власності, систем управління транспортними підприємствами можна кваліфікувати як перший етап реструктуризації – так звану пасивну, або оперативну. Встановлено, що значно вагоміших результатів можна очікувати від наступного етапу реструктуризації – стратегічної, яка вимагатиме кардинальних змін управління та суттєвого удосконалення виробничих і маркетингових функцій підприємств з метою досягнення їх комерційної життєдіяльності.   1. Встановлено, що однією із найскладніших проблем функціонування і розвитку транспортного комплексу України є модернізація і оновлення його основних виробничих фондів, особливо якщо враховувати їх зношеність від 50 % і більше.   Вирішенню цих проблем має сприяти реформування фінансового механізму інвестиційної політики у галузі транспорту. Програми інвестування, розраховані на короткостроковий і довгостроковий періоди, повинні чітко визначати пріоритети капіталовкладень, спрямованих на розвиток пасажирських перевезень, джерела формування прибутків від перевезення пасажирів, їх розподіл тощо.   1. Удосконалено методику оцінки ефективності пасажирських перевезень з використанням класифікації параметрів транспортної продукції, яка враховує якісні та економічні фактори і задоволеність клієнтів наданими послугами. Показано, що інтегральний метод дозволяє здійснювати   17  диференційовану оцінку конкурентоспроможності на кожній стадії виробництва і реалізації пасажирських послуг.   1. Розроблена методика розрахунку і оцінки рентабельності авіакомпаній, що здійснюють рейси на міжнародних маршрутах, яка може стати економічним інструментом управління, оскільки гарантує одержання оперативної об’єктивної інформації для прийняття оптимальних рішень. 2. Запропоновану методику можна використовувати як для розрахунку рентабельності повітряних ліній, що експлуатуються, так і для проведення попередньої експертизи потенційних перспективних маршрутів, а також у інших видах транспорту.   Таким чином, отримані результати і рекомендації можуть бути науково-методичною і практичною основою удосконалення організаційно-економічного механізму управління ринком пасажирських перевезень, а також перспективними напрямками подальших досліджень і розробок у сфері транспортних послуг. | |