

БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 338.47:656.2(043.3)+656.2.025.2.078(043.3)

КОЖЕВНИКОВА
Ирина Александровна

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ
УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук
по специальности 08.00.05 – экономика и управление
народным хозяйством (специализация – экономика, организация
и управление предприятиями, отраслями, комплексами)

Минск, 2020

Работа выполнена в УО «Белорусский государственный университет транспорта»

Научный руководитель

ЕЛОВОЙ Иван Александрович,
доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой управления грузовой и коммерческой работой Белорусского государственного университета транспорта

Официальные оппоненты:

БЕЛЯЦКИЙ Николай Петрович,
доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой организации и управления Белорусского государственного экономического университета;

АНТЮШЕНЯ Дмитрий Михайлович,
кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры экономики и логистики Белорусского национального технического университета

Оппонирующая организация

ГНУ «Институт экономики Национальной академии наук Беларуси»

Защита состоится 8 октября 2020 г. в 14.30 на заседании совета по защите диссертаций К 02.05.02 при Белорусском национальном техническом университете по адресу: 220013, Минск, просп. Независимости, 65, корп.1, ауд. 202. Телефон ученого секретаря 8 (017) 292-74-73.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Белорусского национального технического университета.

Автореферат разослан «7» сентября 2020 года.

Ученый секретарь совета
по защите диссертаций К 02.05.02,
канд. экон. наук, доцент



О. С. Голубова

ВВЕДЕНИЕ

Доступная и устойчивая транспортная система выступает инфраструктурной основой целостности, безопасности, обороноспособности страны, стабильного экономического роста и наиболее полного удовлетворения потребностей граждан в перевозках. В Республике Беларусь, как и во многих странах мира, существует острая проблема, связанная с хронической убыточностью общественных пассажирских перевозок (далее – ОПП). Для Белорусской железной дороги данная ситуация усугубляется осуществлением социально значимых рейсов по минимальным республиканским тарифам, убытки от которых покрываются путем перекрестного финансирования пассажирских перевозок за счет грузовых. Указанные проблемы создают дискриминационные условия для железнодорожных перевозок на внутриреспубликанском рынке и на рынке транспортных услуг Евразийского экономического союза.

Существующие теоретические и методические основы управления ОПП не учитывают их специфику и не могут выступать корректным базисом для принятия решений на различных уровнях. Регулирование обозначенных проблемных вопросов требует соответствующего методического обеспечения оценки ОПП и выработки системного подхода, который позволит обеспечить комплексное решение задач, направленных на повышение конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок.

Весомый вклад в разработку теоретических и методических аспектов управления конкурентоспособностью внесли такие зарубежные ученые, как Ж.-Ж. Ламбен, А. Маршалл, Д. Рикардо, М. Портер, А. Смит, И. Шумпетр и другие. Среди белорусских и российских ученых необходимо выделить труды Г. Л. Азоева, И. Л. Акулича, Н. П. Беляцкого, А. А. Быкова, Б. И. Гусакова, А. В. Данильченко, А. И. Лученка, П. С. Завьялова, Р. А. Фатхудинова, Г. А. Яшевой. Исследованием вопросов организации и управления общественными пассажирскими перевозками, в частности железнодорожными, активно занимались Т. А. Власюк, И. А. Еловой, Р. Б. Ивуть, А. А. Косовский, Б. М. Лapidус, Д. А. Мачерет, Н. П. Терешина, В. А. Персианов, Н. В. Правдин, Ф. И. Хусаинов, О. А. Ходоскина и другие ученые.

Вместе с тем ряд проблемных вопросов остается неразрешенным. В теоретическом аспекте отсутствует единое понимание специфики рынка ОПП, конкуренции между предприятиями общественного пассажирского транспорта, результатов транспортной работы применительно к ОПП; отсутствует концептуальный подход к определению элементов механизма управления конкурентоспособностью пассажирских перевозок. В методическом аспекте нет единых инструментов для оценки качества и эффективности ОПП, позволяющих учитывать их специфику.

Решение вышеуказанных проблем будет содействовать реализации основных положений Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030, а также

Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года. Высокая научная и практическая значимость вышеназванных вопросов, а также недостаточная их разработанность, определили выбор темы, цель и задачи исследования.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Связь работы с научными программами (проектами), темами. Диссертационная работа соответствует приоритетным направлениям научных исследований Республики Беларусь на 2016–2020 гг., утвержденным Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 12.03.2015 г. № 190; Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 г., а также Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года. Исследования выполнялись по заказу Белорусской железной дороги, а также Министерства антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь в рамках научно-исследовательских работ: «Установление нормативов обслуживания населения железнодорожным транспортом с целью совершенствования системы государственных социальных стандартов в отношении транспортной деятельности» (№ Л/Ю 447/11285 от 31.05.2017 г.); «Анализ практики применения тарифов, исследование закономерностей изменения эксплуатационных затрат и разработка тарифов на услуги железнодорожного транспорта Республики Беларусь» (№ ГР 20171705 от 26.09.2017 г.); «Разработка методических указаний по прогнозированию себестоимости перевозок и формированию тарифов на перевозку грузов в прогнозном периоде с выделением тарифных составляющих» (№ ГР 20180826 от 24.04.2018 г.); «Разработка подходов к установлению и изменению тарифов на перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, способствующих повышению качества оказываемых услуг и обеспечения конкурентоспособности железнодорожного пассажирского транспорта» (№ ГР 20192432 от 03.09.2019 г.).

Цель и задачи исследования. Целью исследования является теоретическое обоснование и разработка методических подходов к формированию организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок. Цель исследования определила постановку и решение следующих задач:

1. Развить теоретические основы управления конкурентоспособностью ОПП.
2. Разработать методику оценки качества ОПП.
3. Разработать методику оценки социальной эффективности ОПП.
4. Сформировать организационно-экономический механизм управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок, кото-

рый позволит повысить социально-экономическую эффективность и конкурентоспособность Белорусской железной дороги.

Объект и предмет исследования. *Объектом* исследования является управление конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок в Республике Беларусь. *Предмет* исследования – теоретико-методические и практические аспекты формирования организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок.

Научная новизна полученных результатов заключается в развитии теоретических и методических основ формирования организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок, включающих:

- уточнение понятий «рынок общественных пассажирских перевозок», «конкуренция между предприятиями общественного пассажирского транспорта», «конкурентоспособность» и «результаты транспортной работы» (для ОПП), которые в отличие от существующих учитывают специфику ОПП как частно-общественного блага;

- разработку методики оценки качества ОПП, отличающуюся детализацией и систематизацией показателей, которыми руководствуется пассажир при выборе варианта поездки; а также предложением авторских критериев относительного предпочтения транспортной услуги отдельно для пассажира и для общества в целом;

- разработку методики оценки социальной эффективности ОПП, в основу которой положен расчет авторского индекса социальной рентабельности, позволяющий при сравнительном анализе давать оценку степени социальной эффективности вариантов поездки с учетом результативности использования времени в пути следования;

- разработку организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок, базирующегося на уже существующих и предлагаемых автором методиках, использование которых в совокупности позволяет комплексно подходить к решению проблем, связанных с управлением и финансированием пассажирских перевозок.

Положения, выносимые на защиту:

1. Развитие теоретических основ управления конкурентоспособностью общественных пассажирских перевозок, включающее уточнение следующих понятий:

а) «рынок общественных пассажирских перевозок», под которым предлагается понимать вспомогательный социально-экономический механизм распределения частно-общественных благ, представленных транспортными услугами по перевозке пассажиров, регулирование внешних эффектов которого определяется институциональной средой.

Новизна авторского определения заключается в адаптации сущности понятия применительно к специфике общественных пассажирских перевозок, указании на частно-общественный характер ОПП, наличие внетранспортных эффектов, а также на необходимость их регулирования за счет институциональной среды. Данным определением необходимо руководствоваться при разработке комплекса мер, направленных на реформирование ОПП органами управления транспортным комплексом на различных уровнях, в частности в случае потенциальной монополизации железной дороги и отмены перекрестного финансирования, с целью предупреждения негативных последствий рыночного реформирования, проявившихся в других странах в ходе аналогичных преобразований. Вместе с тем, специфику рынка ОПП необходимо учитывать при оценке эффективности работы предприятий общественного пассажирского транспорта (далее – ОПТ), а также при формировании механизма управления их конкурентоспособностью;

б) «конкуренция между предприятиями общественного пассажирского транспорта» – процесс *притязания* предприятия ОПТ на более выгодные условия ведения хозяйственной деятельности, более высокий качественный уровень оказываемых услуг, более высокий экономический и социальный эффект за счет внедрения инновационных достижений.

Преимущества предлагаемого определения конкуренции заключаются, во-первых, в том, что оно определяет динамический характер конкуренции (процесс), а также указывает на его направление – повышение уровня качества; во-вторых, соответствует современным концепциям «новой конкуренции», которые базируются *не на соперничестве*, а на взаимовыгодном сотрудничестве; в-третьих, определяет критерий целесообразности применения конкуренции – экономический и социальный эффект, а также указывает на средства его достижения – внедрение инноваций.

С учетом выявленной специфики рынка ОПП в условиях конкуренции между предприятиями ОПТ формируется их *конкурентоспособность* соответственно как способность притязать на более высокий уровень качества оказываемых услуг, отвечающий интересам не только отдельного пассажира, но и общества в целом.

Предлагаемое уточнение понятий конкуренции и конкурентоспособности ОПП учитывает их специфику и позволяет предупреждать негативные социальные последствия в случае реформирования ОПТ;

в) «результаты транспортной работы» (для ОПП), под которыми предлагается понимать количество перевезенных пассажиров, величину пассажиро-километров в единицу времени, а также воспринимаемое пассажиром качество поездки.

Новизна авторского определения результатов транспортной работы заключается в дополнении смыслового значения измерителей транспортной работы качественными показателями, характеризующими социальный эффект. Соот-

ответственно четкое понимание всех результатов процесса перевозки пассажиров, требуют выработки комплекса показателей для всеобъемлющего их учета, тактического и стратегического планирования ОПП, что позволяет сформировать научную основу для обоснования управленческих решений в сфере ОПП на различных уровнях.

2. Методика оценки качества общественных пассажирских перевозок, которая включает определение показателей оценки качества на трех уровнях: 1) планирование поездки; 2) процесс перевозки; 3) общее состояние и трудоспособность пассажира после завершения поездки; четко разделяет параметры «производственного» и «потребительского» (воспринимаемого) качества; закрепляет приоритет за интересами пассажира, согласно главной цели функционирования предприятий ОПТ. Новизна предлагаемой методики заключается в систематизации и детализации основных параметров, определяющих выбор пассажиром транспортной услуги, а также в выделении критерия относительного предпочтения отдельно для пассажира и для общества в целом.

Применение методики позволяет проводить мониторинг уровня качества различных вариантов перевозки пассажиров на определенном маршруте, реализуемых как одним перевозчиком, так и конкурентами. Использование методики целесообразно при планировании мероприятий, направленных на повышение уровня обслуживания пассажиров.

3. Методика оценки социальной эффективности ОПП, которая включает в себя оценку стоимости времени пассажира в пути следования на основе расчета дифференцированного показателя пассажиро-часа, коэффициентов полезного использования времени, а также социальных потерь времени в стоимостном выражении в пути следования; расчет критерия социальной эффективности на основе индекса социальной рентабельности (далее – ИСР), определяемого отношением продолжительности времени в пути следования и результатом его полезного использования в стоимостном выражении к стоимости проезда.

ИСР является уникальным критерием и предлагается впервые. Его введение в практику анализа ОПП позволяет восполнить недостаток, связанный с отсутствием измерителей уровня развития социальной составляющей ОПП, что делает анализ двойственной природы данной сферы комплексным и логически завершенным. Данный критерий является относительной характеристикой уровня социальной эффективности и позволяет измерять основные тенденции в развитии социальной составляющей ОПП, выявлять степень социальной приемлемости, выгоды отдельных вариантов перевозки для пассажиров в условиях конкуренции на рынке ОПП.

4. Организационно-экономический механизм управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок (далее – механизм) представляет собой совокупность целей, субъектов, объектов, принципов и инструментов управления, взаимодействие которых нацелено на повышение

потребительского качества услуг по перевозке пассажиров с учетом согласования частных и общественных интересов.

Научная новизна предлагаемого подхода к формированию механизма заключается: в обобщении и систематизации основных его элементов на основе исследования зарубежного опыта функционирования и реформирования ОПП; в приведении выделенных элементов механизма в соответствие специфике ОПП, международным и национальным тенденциям развития транспортного комплекса; в методическом обеспечении оценки рациональности использования бюджетных средств для финансирования ОПП; в согласовании элементов механизма с концепцией устойчивого развития.

Комплексная реализация предлагаемого механизма позволит обеспечить повышение обоснованности управленческих решений в сфере ОПП; повышение конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок; повышение социальной и экологической эффективности ОПП; рациональное использование бюджетного финансирования ОПП.

Личный вклад соискателя. Диссертационная работа является самостоятельным научным исследованием. Все теоретические и методические положения, содержащиеся в диссертации и выносимые на защиту, имеют научную новизну, практическую, социально-экономическую значимость и разработаны соискателем лично. Результаты работы отражены в основных публикациях автора.

Апробация результатов диссертации. Основные положения и результаты диссертационного исследования доложены автором на научно-практических конференциях: IV Международная научно-практическая конференция «Развитие экономической науки на транспорте: устойчивость развития железнодорожного транспорта» (Петербургский государственный университет путей сообщения, Санкт-Петербург, 2015 г.), V Международная научно-практическая конференция «Маркетинг и логистика в системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте» (Государственный экономико-технологический университет транспорта, Каменец-Подольский, 2015 г.), IX Международный экономический форум молодых ученых» (Белорусский государственный экономический университет, Минск, 2016 г.), XVII Международная научная конференция «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития» (Научно-исследовательский экономический институт Министерства экономики Республики Беларусь, Минск, 2016 г.), II международная научно-практическая конференция «Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 2017 г.), XX Международный экономический форум молодых ученых (Белорусский государственный экономический университет, Минск, 2017 г.), III Международная заочная научно-практическая конференция «Перспективы развития транспортного комплекса» (БелНИИТ «Транстехника», Минск, 2017 г.), Меж-

дународная научно-практическая конференция «Стратегия развития экономики Беларуси: вызовы, инструменты реализации и перспективы» (Институт экономики Национальной академии наук Беларуси, Минск, 2017 г.), III Международная научно-практическая конференция «Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 2018 г.), IV Международная научно-практическая конференция, посвященная 65-летию БИИЖТа-БелГУТа (БелГУТ, Гомель, 2018 г.), IV Международная научно-практическая конференция «Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность» (Российский университет транспорта (МИИТ), Москва, 2019 г.), IX Международная научно-практическая конференция «Проблемы безопасности на транспорте» (БелГУТ, Гомель, 2019 г.).

Опубликованность результатов. Основные положения и результаты исследования опубликованы в 30 научных работах: в том числе 9 публикаций, соответствующих пункту 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь, объемом 4,3 авт. л. (из них 1 публикация в соавторстве общим объемом 0,42 авт. л.), в том числе 3 публикации в научных изданиях, включенных в Перечень рецензируемых научных изданий Российской Федерации, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук); 1 монография, 4 статьи в научных рецензируемых изданиях, в том числе 1 в иностранном журнале, 16 публикаций в сборниках материалов конференций.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, общей характеристики работы, трех глав, заключения, библиографического списка и приложений. Работа изложена на 191 страницах. Объем, занимаемый 19 таблицами, 26 рисунками и 12 приложениями, составляет 78 страниц. Список использованных источников включает 172 наименования, список публикаций соискателя – 30 наименований.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первой главе «**Теоретические основы управления конкурентоспособностью общественных пассажирских перевозок**» проведено исследование фундаментальных аспектов сущности и специфики ОПП. С целью развития теоретических основ управления конкурентоспособностью ОПП в целом, и железнодорожных пассажирских перевозок в частности, проведен многогранный анализ предпосылок и последствий рыночных реформ в области управления ОПП в зарубежных странах, детально изучена эволюция подходов различных экономических школ к толкованию категории «рынок» (рисунок 1).

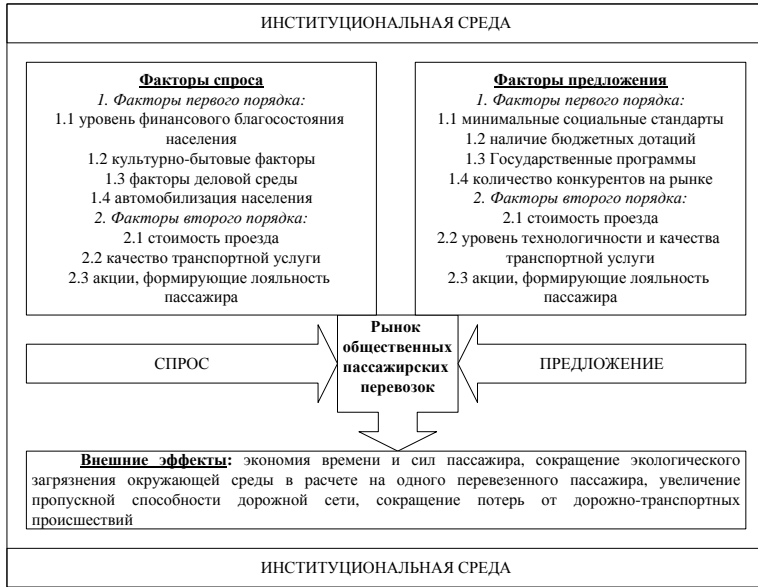


Рисунок 1. – Схема взаимодействия элементов рынка общественных пассажирских перевозок

На основании проведенного исследования автором предложено уточненное определение понятия «рынок общественных пассажирских перевозок», под которым предлагается понимать вспомогательный социально-экономический механизм распределения частно-общественных благ, представленных транспортными услугами по перевозке пассажиров, регулирование внешних эффектов которого определяется институциональной средой. Данным подходом к определению рынка ОПП необходимо руководствоваться при принятии управленческих решений, в частности, при решении вопросов финансирования и рыночного реформирования ОПП. Применение данного подхода позволяет повысить степень обоснованности принятия управленческих решений, а также необходимости проведения рыночных реформ, направленных на повышение экономической эффективности общественных пассажирских перевозок, снизив тем самым негативные социальные последствия.

Установлено, что с учетом специфики рынка ОПП, понятие конкуренции для него целесообразно дополнить следующей содержательной гранью: конкуренция – процесс *притязания* предприятия ОПТ на более выгодные условия ведения хозяйственной деятельности, более высокий качественный уровень

выпускаемой продукции (оказываемых услуг), более высокий экономический и социальный эффект за счет внедрения инновационных достижений.

Кроме того определено, что ввиду плановой убыточности ОПП и невозможности полноценной оценки эффективности работы предприятий ОПП по экономическим критериям, необходимо дополнить определение результатов транспортной работы и понимать под ними не только количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот, но и воспринимаемое пассажиром качество поездки.

Проведенное исследование сущности, рынка, конкурентоспособности, а также перспектив развития общественных пассажирских перевозок позволило сделать вывод о необходимости разработки методик оценки их качества и социальной эффективности, которые с учетом выявленной специфики позволили бы развить методическую основу принятия управленческих решений, сделав их более обоснованными и снизив тем самым негативные социальные последствия.

Во второй главе «**Оценка конкурентоспособности общественных пассажирских перевозок**» дана оценка общего состояния рынка ОПП. За период с 2011 по 2017 годы объем перевозок пассажиров сократился в целом на 20 % по стране, показатель автомобилизации за анализируемый период увеличился на 12 %. В разрезе видов транспорта и видов сообщений на внутриреспубликанском рынке ОПП положительная динамика наблюдается только на железнодорожном транспорте в межрегиональном сообщении бизнес-класса. Среди общих факторов, обуславливающих данную тенденцию, следует выделить трансформацию информационно-коммуникативной среды, происходящую под воздействием процессов глобализации, в условиях которой формируется «человек мобильный», ставящий на первое место скорость и комфорт при выборе средств передвижения.

Доминирующую позицию в общем объеме пассажирских перевозок занимают автомобильные перевозки (доля – 42 % в 2017 году), что обуславливается количественным преимуществом на городских и пригородных маршрутах, приоритет на международных и межрегиональных маршрутах закрепляется за железнодорожным транспортом (доля в общем объеме пассажирских перевозок в 2017 году – 25 %).

Динамика основных экономических показателей работы предприятий ОПП государственной формы собственности дает основание характеризовать данную сферу как хронически убыточную и, как следствие, *неэффективную* с позиции критериев классического экономического анализа. Уровень возмещения эксплуатационных расходов доходами, получаемыми от реализации проездных билетов, для автомобильных перевозчиков государственной формы собственности в 2017 году составил 57,3 % (для пригородного сообщения), для Белорусской железной дороги – 16,9 % (более низкий уровень возмещения свидетельствует о более высокой степени ценовой доступности и социальной ориентированности тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки внутриреспубликанского

сообщения). Расходы консолидированного республиканского бюджета на финансирование ОПП за анализируемый период увеличились в 2 раза.

При этом необходимо подчеркнуть, что предприятия ОПТ функционируют в неравных конкурентных условиях – автотранспортные предприятия пользуются дотационной поддержкой государства и не содержат дорожную инфраструктуру. Белорусская железная дорога, напротив, содержит собственную инфраструктуру и самостоятельно осуществляет финансирование пассажирских перевозок перекрестным методом за счет грузовых перевозок.

С целью оценки конкурентоспособности ОПП предложена методика оценки качества пассажирских перевозок, которая предполагает последовательное прохождение этапов, представленных на рисунке 3.

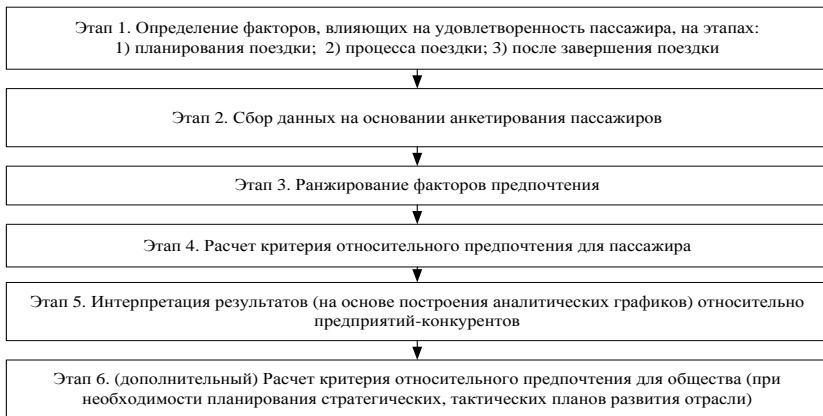


Рисунок 3. – Последовательность этапов разработки методики оценки качества общественных пассажирских перевозок

В основу методики положен расчет обобщающего критерия относительного предпочтения (КОП), который представляет собой аддитивную модель, выраженную взвешенной суммой частных критериев.

$$K_{\text{оп}} = \sum_{i=1}^n k_i \cdot a_i, \quad (1)$$

где $K_{\text{оп}}$ – критерий относительного предпочтения;

k_i – значение частного критерия, характеризующего удовлетворенность пассажира качеством транспортной услуги;

α_i – весомость i -го частного критерия;

n – необходимое количество частных критериев, определяющих выбор пассажира.

Расчет коэффициента относительного предпочтения для пассажира осуществлялся на основании средней взвешенной экспертной оценки (рисунок 4).

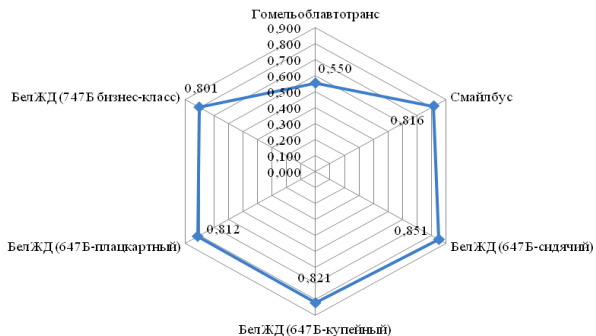


Рисунок 4. – Значения критериев относительного предпочтения транспортных услуг для пассажира

Расчет КОП для пассажира выполнен на маршруте «Гомель-Минск», осуществляемого перевозчиками-конкурентами. Альтернативные варианты транспортных услуг Белорусской железной дороги (БелЖД) имеют высокие показатели КОП, их незначительная дифференциация указывает на различие по параметру стоимостной доступности и условий комфортабельности. Анализируя значения КОП, можно констатировать, что в ряде случаев для пассажира может быть более предпочтительным перевозчик «Смайлбус плюс» по отношению к БелЖД по частным критериям, относящимся к удобству расписания, наличию программ лояльности для клиентов, доступу к сети Интернет и приемлемой рыночной цене.

Предлагаемый критерий КОП для пассажира является отражением индивидуальных интересов участников системы, при этом совокупность частных интересов невозможно агрегировать на макроуровень. С целью устранения данного недостатка, предлагаем разделять критерий относительного предпочтения для пассажира и для общества в целом, последний может быть формализован в следующем виде:

$$K_{\text{оп}}^{\text{общ}} = K_{\text{оп}}^{\text{пасс}} + K_{\text{эп}} + K_{\text{дп}}, \quad (2)$$

где $K_{оп}^{общ}$ – критерий относительного предпочтения транспортной услуги для общества в целом;

$K_{оп}^{пасс}$ – критерий относительного предпочтения транспортной услуги для пассажира;

$K_{эп}$ – частный критерий экологического предпочтения транспортной услуги;

$K_{дп}$ – частный критерий относительной экономии дорожного полотна.

Расчет КОП для общества осуществлялся на основании полученных результатов КОП для пассажира, а также статистических данных. Значения коэффициентов относительного предпочтения для общества представлены на рисунке 5.

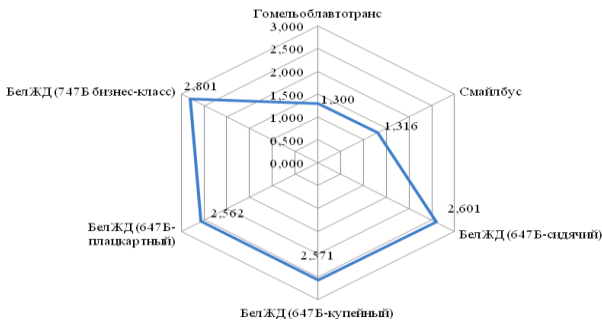


Рисунок 5. – Значения критериев относительного предпочтения транспортных услуг для общества

Предлагаемая методика оценки качества транспортных услуг, основанная на концепции «воспринимаемого качества» и расчете КОП, позволяет проводить мониторинг, контроль, анализ перевозчиком уровня качества предоставляемых им услуг, оценивать степень своей конкурентоспособности в сфере ОПП, определять слабые места и вырабатывать соответствующую управленческую политику по их устранению.

С учетом выявленной специфики ОПП для полноценной оценки их эффективности и конкурентоспособности необходимым является использование дополнительной методики, устраняющей пробелы в существующем методическом инструментарии. Предлагаемая методика оценки социальной эффективности общественных пассажирских перевозок состоит из этапов, представленных на рисунке 6.

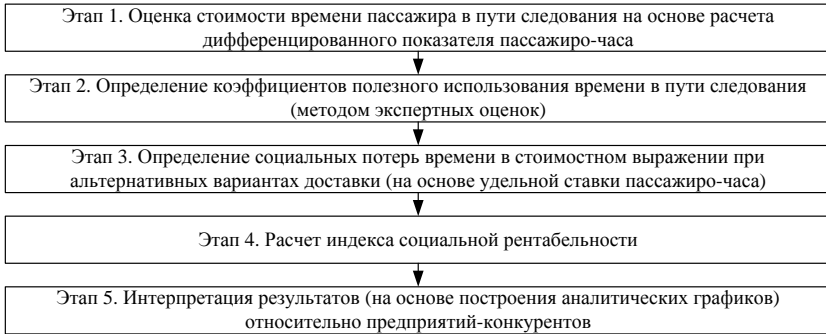


Рисунок 6. – Последовательность этапов оценки социальной эффективности общественных пассажирских перевозок

В качестве критерия оценки социальной эффективности ОПП в работе предлагается применять *индекс социальной рентабельности* (далее – ИСР), определяемый отношением ценности времени, проведенного в пути следования, в стоимостном выражении к стоимости проезда. Расчет данного индекса целесообразно осуществлять, руководствуясь следующей формулой:

$$I_{SR} = \frac{t_p \cdot C_{п-ч}^{баз} \cdot K_{кп} \cdot K_{пп}^{кп} \cdot K_{эп}}{C}, \quad (3)$$

где I_{SR} – индекс социальной рентабельности;

t_p – продолжительность времени рейса, час;

$C_{п-ч}^{баз}$ – базисная ставка стоимости пассажиро-часа (ден. ед./пасс-ч);

$K_{кп}$ – коэффициент, учитывающий социально-демографическую дифференциацию пассажиров;

$K_{пп}^{кп}$ – коэффициент полезного использования времени в пути следования.

$K_{эп}$ – коэффициент экономии времени.

C – стоимость проезда, ден. ед./пасс;

Расчет индекса социальной рентабельности различных видов транспортных средств, обеспечивающих доставку пассажиров по маршруту «Гомель-Минск», позволил сравнить степень их социальной эффективности.

Таблица 1. – Значения индекса социальной рентабельности для перевозчиков-конкурентов по маршруту «Гомель-Минск»

Вид транспортного средства	Значение индекса для различных социально-демографических категорий пассажиров			
	Работоспособное население	Пенсионеры	Студенты	Дети
Поезд (сидячий вагон)	2,58	1,18	1,30	1,32
Поезд (бизнес-классе)	1,75	1,27	1,42	1,45
Поезд (плацкартный вагон)	1,81	1,18	1,19	1,31
Поезд (купейный вагон)	1,25	0,93	0,96	1,01
Маршрутное такси (Смайл-бус)	0,94	0,34	0,68	0,68
Автобус (Гомельоблавлотранс)	0,73	0,52	0,66	0,58
Личный автомобиль	0,17	0,13	0,25	0,29

Наибольшие значения критерия социальной эффективности, представленные в таблице 1, указывают на то, что железнодорожный транспорт берет на себя *максимальную социальную ответственность*, не получая государственной поддержки на пассажирские перевозки, он выполняет социальную функцию государства, предоставляя пассажиру наиболее выгодные для него условия поездки.

Предлагаемый критерий позволяет противопоставлять экономической эффективности социальную, отвечая на вопрос – «насколько оправдано экономическое решение перевозчика, если оно не повлекло за собой повышение социальной эффективности?». Таким образом, анализ ОПП становится взвешенным, завершенным и отвечающим главной стратегической цели Национальной экономики – обеспечению достойного качества жизни.

Повышение значений ИСР характеризует тенденцию роста социальной эффективности ОПП и указывает на целесообразность и оправданность реализуемых проектов и решений в данной сфере.

В третьей главе **«Формирование организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок»** определено, что решение проблем, связанных с организацией и финансированием ОПП в целом и железнодорожных пассажирских перевозок в частности, возможно только при условии реализации комплексного организационно-экономического механизма, под которым предлагается понимать совокупность целей, субъектов, объектов, принципов и инструментов управления, взаимодействие которых нацелено на повышение потребительского качества услуг по перевозке пассажиров с учетом согласования частных и общественных интересов. Предлагаемое понимание механизма позволяет системно подходить к решению вопросов, связанных с управлением и финансированием железнодорожных пассажирских перевозок, приводить в соответствие конечный результат его функционирования целям устойчивого

развития страны. Реализация предлагаемого механизма отвечает основным положениям устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года, а также Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года.

Методическое обеспечение механизма аккумулирует в себе уже существующие методики экономического анализа, а также методики, представленные в диссертационной работе, и объединяет оценку экономических, экологических и социальных групп показателей, которые целесообразно использовать, в частности, при анализе рациональности использования бюджетных средств для финансирования ОПП. Представим данные показатели применительно к общественному автомобильному и железнодорожному транспорту, осуществляющим ОПП, в таблице 2.

Таблица 2. – Значения показателей для анализа использования бюджетных средств на финансирование общественных пассажирских перевозок в 2017 году

Показатели эффективности	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт
1. Экономические		
1.1. Средняя себестоимость, руб. за 10 пассажиро-км	0,74	1,11
1.2. Средняя доходная ставка, руб. за 10 пассажиро-км	0,81	0,47
1.3. Уровень возмещения эксплуатационных расходов доходами, получаемыми от реализации проездных билетов, %	57,3	42,7
2. Социальные		
2.1. Индекс социальной рентабельности	0,73	1,75
2.2. Коэффициент относительного предпочтения транспортной услуги для общества	1,3	2,8
3. Экологические		
3.1. Удельный вес выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от данного вида транспорта в общем объеме выбросов от мобильных источников, %	73	15

Сравнительный анализ представленных в таблице 2 показателей позволяет сделать следующие выводы:

– средняя себестоимость пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте превышает аналогичный показатель на автомобильном, что обусловлено включением в тариф на железнодорожные перевозки инфраструктурной составляющей. Тарифы на автомобильные перевозки исключают данную составляющую. Данный фактор обуславливает и более высокую доход-

ную ставку автомобильных пассажирских перевозок. Анализ показателей экономической группы позволяет констатировать, что автомобильные и железнодорожный перевозчики функционируют в неравных экономических условиях. Государственные автомобильные перевозчики находятся в более выгодных конкурентных условиях, при этом пользуются государственной поддержкой;

– сравнение показателей социальной группы указывает на то, что железнодорожный транспорт в большей степени соответствует социальным критериям. С учетом экологических критериев и индекса социальной рентабельности железнодорожный транспорт является наиболее перспективным для устойчивого социально-экономического развития;

Представленный комплекс показателей целесообразно использовать в качестве методического обеспечения механизма для всесторонней оценки результатов работы ОПТ, в частности с целью определения рационального использования бюджетных средств для финансирования ОПП.

Кроме того, реализация предлагаемого механизма (рисунок 7) дает возможность проводить согласованную управленческую политику в области общественных пассажирских перевозок на различных уровнях, а именно:

– на макроуровне Министерству транспорта и коммуникаций, Министерству антимонопольного регулирования и торговли, Совету Министров Республики Беларусь позволяет обосновать рыночную модель ОПП с учетом глобальных и интеграционных факторов, а также факторов поведенческой экономики; сформировать государственную программу финансирования общественного пассажирского транспорта, основанную на программно-целевом методе бюджетирования, при котором распределение бюджетных средств соответствует наиболее высоким значениям критериев социальной эффективности и относительного предпочтения транспортных услуг для общества; разрабатывать стратегии и планы развития рассматриваемой сферы, а также оценивать степень их выполнения, в частности, оценивать реализацию Стратегии инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года;

– на микроуровне Управлению Белорусской железной дороги сформировать концепцию рыночной ориентации и деловой культуры на предприятии, проводить независимую экспертизу организации бизнес-процессов, формировать политику лояльности пассажиров. Подразделениям, непосредственно занимающимся организацией пассажирских перевозок, оценкой их качества, работой с клиентами, использование предлагаемой методики оценки качества ОПП позволяет проводить мониторинг удовлетворенности клиентов, своевременно выявлять недостатки и устранять их, оценивать конкурентные позиции предприятия на рынке.



**Рисунок 7. – Схема организационно-экономического механизма
управления конкурентоспособностью железнодорожных
пассажирских перевозок**

Комплексная реализация данного механизма позволяет обеспечить повышение обоснованности принятия управленческих решений в сфере управления ОПП; повышение конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок; повышение социальной и экологической эффективности ОПП; рациональное использование бюджетного финансирования ОПП.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные научные результаты диссертации

1. В диссертации получили развитие теоретические основы управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок. Уточнены понятия «рынок общественных пассажирских перевозок», «конкуренция между предприятиями общественного пассажирского транспорта», «конкурентоспособность» и «результаты транспортной работы» (для ОПП). Представленное в работе уточнение теоретических определений послужило основанием для развития методического обеспечения оценки ОПП с целью наиболее обоснованного принятия управленческих решений, направленных на повышение конкурентоспособности, социально-экономической эффективности ОПП; выбор рациональных источников компенсации выпадающей части доходов предприятий ОПП; а также в перспективе возможного реформирования Белорусской железной дороги. Результаты развития теоретических основ управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок используются в учебном процессе кафедры «Экономика и управление на транспорте» Российского университета транспорта (РУТ-МИИТ), а также кафедры «Экономика транспорта» Белорусского государственного университета транспорта [1, 2, 6, 10, 12, 14, 15, 16, 22, 23, 26, 27, 28, 29, 30].

2. Разработана методика оценки качества ОПП, в которой детализированы и систематизированы параметры, определяющие выбор пассажиром варианта поездки и определены критерии относительного предпочтения транспортной услуги для пассажира и для общества. Предлагаемая методика позволяет проводить мониторинг, анализ и контроль перевозчиком уровня качества предоставляемых им услуг, оценивать степень своей конкурентоспособности на рынке ОПП, определять слабые места и выработать соответствующую маркетинговую политику по их устранению. Критерий относительного предпочтения транспортных услуг для общества целесообразно использовать при составлении целевых программ развития общественных пассажирских перевозок на мезо- и макроуровнях. Методика апробирована и внедрена в работу КТУП «Гомельоблпассажиртранс», АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (г. Москва); рекомендована к практическому использованию Управлением Белорусской железной дороги, пассажирским от-

делом Гомельского отделения Белорусской железной дороги, ОАО «Гомель-облавтотранс», УП «БАМАП-СЕРВИС» [1, 20, 25].

3. Разработана методика оценки социальной эффективности ОПП, основанная на определении дифференцированной стоимости пассажиро-часа и расчете индекса социальной рентабельности. Данный критерий является сравнительной характеристикой уровня социальной эффективности и позволяет измерять основные тенденции в развитии социальной составляющей ОПП, выявлять степень социальной приемлемости, выгодности отдельных вариантов перевозки пассажиров в условиях конкуренции на рынке ОПТ.

Его введение в практику анализа ОПП позволяет восполнить недостаток, связанный с отсутствием измерителей уровня развития социальной составляющей ОПП, что делает анализ социально-экономической природы данной сферы комплексным и логически завершенным. ИСР целесообразно применять при оценке рациональности использования бюджетных средств на финансирование ОПП. Методика апробирована и внедрена в работу КТУП «Гомельоблпассажи́ртранс», АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (г. Москва); рекомендована к практическому использованию Управлением Белорусской железной дороги, пассажирским отделом Гомельского отделения Белорусской железной дороги, ОАО «Гомельоблавтотранс» [1, 3, 4, 5, 7, 13, 17, 18, 19, 21, 24].

4. Разработан организационно-экономический механизм управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок, который представляет собой совокупность целей, субъектов, объектов, принципов и практических инструментов управления, взаимодействие которых нацелено на повышение потребительского качества услуг по перевозке пассажиров с учетом согласования частных и общественных интересов. Комплексная реализация данного механизма позволяет обеспечить повышение обоснованности принятия решений в сфере управления ОПП; повышение конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок; повышение социальной и экологической эффективности ОПП; рациональное использование бюджетного финансирования ОПП. Механизм апробирован и использован в работе АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (г. Москва), а также рекомендован к практическому использованию Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь [1, 8, 9, 11].

Рекомендации по практическому использованию результатов

Практическая значимость полученных результатов заключается в повышении степени обоснованности принятия управленческих решений; обосновании рациональности использования бюджетных ресурсов на финансирование ОПП; оценке конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров; оперативном выявлении негативных аспектов в обслуживании пассажиров. Методи-

ческий инструментарий разработанного механизма универсален и может применяться для различных видов ОПТ.

Результаты и практические рекомендации диссертационной работы приняты к использованию УО «Белорусский государственный университет транспорта», ФГБОУВО «Российский университет транспорта (РУТ-МИИТ)» (г. Москва), КТУП «Гомельоблпассаждтранс», АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (г. Москва); к возможному практическому использованию Управлением Белорусской железной дороги, пассажирским отделом Гомельского отделения Белорусской железной дороги, ОАО «Гомельоблавтогтранс», УП «БАМАП-СЕРВИС», Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь.



СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ

Монография

1. Кожевникова, И. А. Управление конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова ; Белорусский государственный университет транспорта. – Минск : Право и экономика, 2019. – 132 с.

Статьи в рецензируемых научных журналах по экономическим наукам (из перечня ВАК РБ и РФ)

2. Еловой, И. А. Зарубежный опыт реформирования и тарифообразования на железнодорожном транспорте при перевозке пассажиров / И. А. Еловой, Л. В. Осипенко, И. А. Кожевникова // Рынок транспортных услуг : м-ный сб. науч. тр. / БелГУТ. – Гомель, 2014. – Вып. 7. – С. 209–216.

3. Кожевникова, И. А. Стоимость 1 пассажиро-часа как важный критерий выбора эффективного маршрута доставки пассажира / И. А. Кожевникова // Рынок транспортных услуг : м-ный сб. науч. тр. / БелГУТ. – Гомель, 2015. – Вып. 8. – С. 147–152.

4. Кожевникова, И. А. Оценка эффективности экономии времени пассажиром при передвижении общественным транспортом / И. А. Кожевникова // Рынок транспортных услуг : м-ный сб. науч. тр. / БелГУТ. – Гомель, 2016. – Вып. 9. – С. 261–267.

5. Кожевникова, И. А. Оптимизация городских пассажирских перевозок на основе выбора рационального типа транспортного средства / И. А. Кожевни-

кова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : м-ный сб.науч.тр. / БелГУТ. – Гомель, 2017. – Вып. 10. – С. 89–94.

6. Кожевникова, И. А. Исследование сущности рынка общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : м-ный сб.науч.тр. / БелГУТ. – Гомель, 2018. – Вып. 11. – С. 234–240.

7. Кожевникова, И. А. Оценка социальной эффективности общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Экономика железных дорог / «Прометей». – Москва, 2019. – № 9. – С. 32–36.

8. Кожевникова, И. А. Сущность и структура механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // ЭТАП: Экономическая теория, анализ, практика / Институт эффективных технологий. – Москва, 2019. – № 4. – С. 143–149.

9. Кожевникова, И. А. Механизмы управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Экономика железных дорог / «Прометей». – Москва, 2019. – № 11. – С. 39–44.

10. Кожевникова, И. А. Конкуренция: экономическая сущность и специфика общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : м-ный сб.науч.тр. / БелГУТ. – Гомель, 2019. – Вып. 12. – С. 256–263.

Статьи в рецензируемых сборниках научных трудов

11. Кожевникова, И. А. Основные принципы формирования системы субсидирования железнодорожных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Вестник БелГУТа : наука и транспорт. № 2 (29). – Гомель : БелГУТ, 2014. – С. 97–98.

12. Кожевникова, И. А. Исторические предпосылки и зарубежный опыт организации высокоскоростного железнодорожного пассажирского сообщения / И. А. Кожевникова // Вестник БелГУТа : наука и транспорт. № 2 (31). – Гомель : БелГУТ, 2015. – С. 85–87.

13. Кожевникова, И. А. Расчет оптимальной вместимости транспортного средства для перевозки пассажиров городским общественным транспортом / И. А. Кожевникова // Национальные приоритеты России. № 1 (19) : научный и научно-публицистический журнал / ФГБОУ ВО Омский государственный университет путей сообщения. – Омск, 2016. – С. 75–79.

14. Еловой, И. А. Оценка экономического состояния общественных пассажирских перевозок в Республике Беларусь в контексте международных сравнений / И. А. Еловой, И. А. Кожевникова // Стратегия развития экономики Республики Беларусь : вызовы, инструменты реализации и перспективы : сборник научных статей. В 4 ч. Ч. 1 /Национальная академия наук Беларуси,

Институт экономики НАН Беларуси ; редкол. : В. И. Бельский [и др.]. – Минск : Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2017. – С. 62–65.

Материалы и тезисы конференций

15. Кожевникова, И. А. Тарифная политика как один из эффективных инструментов логистики пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Маркетинг и логистика в системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте : материалы IV Международной научно-практической конференции, Одесса, 23–25 сентября 2014 г. / Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины ; редкол. : Е. Г. Дихне (гл. ред) [и др.]. – Киев, 2014. – С. 39–40.

16. Кожевникова, И. А. Управление логистикой пассажирских перевозок в сфере железнодорожного транспорта на основе тарифной политики / И. А. Кожевникова // Логистические системы и процессы в современных экономических условиях : материалы II заочной научно-практической конференции, 1–15 декабря 2014 г., Минск : сборник статей / Министерство образования Республики Беларусь [и др.] ; редкол. : В. В. Апоносович (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Национальная библиотека Беларуси, 2015. – С. 95–98.

17. Кожевникова, И. А. Основные подходы к определению стоимости времени, затрачиваемого пассажиром в пути / И. А. Кожевникова // Развитие экономической науки на транспорте: устойчивость развития железнодорожного транспорта : сб. тезисов IV Международной научно-практич. конф., СПб., 9 июня 2015 г. / под общ. ред. Н. А. Журавлевой. – СПб. : ФГБОУ ВПО ПГУПС, 2015. – С. 39–40.

18. Кожевникова, И. А. Основные подходы к расчету стоимости 1 пассажиро-часа / И. А. Кожевникова // Маркетинг и логистика в системе менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте : материалы V Международной научно-практической конференции, Каменец-Подольский, 29.09–02.10 2015 г. / Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины ; редкол. : И. Б. Бреус (гл. ред) [и др.]. – Киев, 2015. – С. 68–70.

19. Кожевникова, И. А. Экономическая оценка времени, проведенного пассажиром в пути / И. А. Кожевникова // Экономическая оценка времени, проведенного пассажиром в пути : Логистические системы и процессы в условиях экономической нестабильности : материалы III заочной научно-практической конференции. Минск, 26–27 ноября 2015 г. / Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ ; редкол. : В. В. Апоносович (гл.ред.) [и др.]. – Минск : БГАТУ, 2015. – С. 174–177.

20. Кожевникова, И. А. Оценка стоимости одного пассажиро-часа с учетом качественных показателей // сборник материалов IV Международной научно-практической конференции «Инновационное развитие и трансграничная безо-

пасность: экономические, экологические, правовые и социокультурные аспекты», Чернигов, 21 декабря 2015 г. / Черниговский национальный технический университет ; редколл. : Е. И. Гонга (гл.ред.) [и др.]. – Чернигов : ЧНТУ, 2015. – С. 274.

21. Кожевникова, И. А. Определение стоимости пассажиро-часа / И. А. Кожевникова // Проблемы и перспективы развития транспортного комплекса : материалы Междунар.заочн. науч.-практ. конф. (Минск, 1–15 дек. 2015 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Республики Беларусь, Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редколл. : А. В. Королев, В. С. Миленский, С. Б. Соболевский. – Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2015. – С. 148–151.

22. Кожевникова, И. А. Анализ зарубежного опыта дотирования пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Экономика глазами молодых : материалы IX Международного экономического форума молодых ученых. Минск, 16 – 17 сентября 2016 г. / редкол. : Г. А. Короленок [и др.]. – Минск : БГАТУ , 2016. – С. 218–220.

23. Кожевникова, И. А. Анализ конкуренции между частным и общественным транспортом с позиции эколого-экономической системы города / И. А. Кожевникова // Перспективы развития транспортного комплекса : материалы II Междунар.заочн. науч.-практ. конф. (Минск, 4–6 окт. 2016 г.) / М-во трансп. и коммуникаций Республики Беларусь, Белорус. науч.-исслед. ин-т трансп. «Транстехника» ; редкол. : А. В. Королев, В. С. Миленский, С. Б. Соболевский. – Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016. – С. 124–129.

24. Кожевникова, И. А. Проблемы оценки социально-экономической эффективности работы предприятий общественного пассажирского транспорта / И. А. Кожевникова // Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития : материалы XVII Междунар.науч. конф. (Минск, 20 –21 окт. 2016 г.). В 3 т. Т. 3 / редкол. : А. В. Червяков [и др.]. – Минск : НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь, 2016. – С. 162–163.

25. Кожевникова, И. А. Качество как основа социально-экономической эффективности пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Экономика глазами молодых : материалы X Международного экономического форума молодых ученых. Минск, 22 – 24 сентября 2017 г. / редкол. : Г. А. Короленок [и др.]. – Минск : БГАТУ , 2017. – С. 140–143.

26. Кожевникова, И. А. Социальная ответственность государства в сфере организации и финансирования общественных пассажирских перевозок / И. А. Кожевникова // Вклад транспорта в национальную экономическую безопасность : Труды II Международной научно-практической конференции / под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова. – М. : РУТ (МИИТ), 2017. – С. 167–168.

27. Кожевникова, И.А. Эволюция научных подходов к изучению общественного пассажирского транспорта / И. А. Кожевникова // Вклад транспорта в

национальную экономическую безопасность : Труды III Международной научно-практической конференции / под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М. : РУТ (МИИТ), 2018. – С. 172–175.

28. Кожевникова, И. А. Определение внутранспортного эффекта общественных пассажирских перевозок в условиях цифровизации экономики / И. А. Кожевникова // Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 1 / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Бел. ж. д., Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2018. – С. 245–246.

29. Кожевникова, И. А. Рынок общественных пассажирских перевозок: экономическая сущность и специфика : Труды IV Международной научно-практической конференции / под ред. Р. А. Кожевникова, Ю. И. Соколова, З. П. Межох. – М. : РУТ (МИИТ), 2019. – С. 182–184.

30. Кожевникова, И. А. Рыночное реформирование железнодорожных пассажирских перевозок в контексте экономической безопасности / И. А. Кожевникова // Проблемы безопасности на транспорте : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф. : в 2 ч. Ч. 2 / М-во трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь, Бел. ж. д., Белорус. гос. ун-т трансп. ; под общ. ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2019. – С. 311–312.

РЭЗІЮМЭ

Кажэўнікава Ірына Аляксандраўна

**Арганізацыйна-эканамічны механізм кіравання
канкурэнтаздольнасцю чыгуначных пасажырскіх перавозак**

Ключавыя словы: грамадскія пасажырскія перавозкі, эфектыўнасць грамадскіх пасажырскіх перавозак, канкурэнтаздольнасць грамадскіх пасажырскіх перавозак.

Мэтай даследавання: тэарэтычнае абгрунтаванне і распрацоўка метадычных падыходаў да фарміравання арганізацыйна-эканамічнага механізму кіравання канкурэнтаздольнасцю чыгуначных пасажырскіх перавозак.

Метады даследавання: агульнанавуковыя (сістэматычны падыход, аналіз і сінтэз, лагічнае абагульненне, параўнанне), экспертныя ацэнкі, эканамічныя і статыстычныя і г. д.

Атрыманыя вынікі і іх навізна: развіццё тэарэтычных асноў кіравання канкурэнтаздольнасцю грамадскіх пасажырскіх перавозак; распрацоўка метадаў ацэнкі якасці, сацыяльнай эфектыўнасці грамадскіх пасажырскіх перавозак; фарміраванне арганізацыйна-эканамічнага механізму кіравання канкурэнтаздольнасцю чыгуначных пасажырскіх перавозак, які дазваляе комплексна вырашаць праблемы, звязаныя з арганізацыяй і фінансаваннем грамадскіх пасажырскіх перавозак.

Ступень выкарыстання: вынікі даследавання былі выкарыстаны ў працы УА «Беларускі дзяржаўны ўніверсітэт транспарту», ФДБОУВА «Расійскі ўніверсітэт транспарту (РУТ-МПТ)», АТ «Навукова-даследчы і праектны інстытут інфарматызацыі, аўтаматызацыі і сувязі на чыгуначным транспарце» (г. Масква), КТУП «Гомельаблпасажыртранс»; рэкамендавана для практычнага выкарыстання Кіраванем Беларускай чыгункі; пасажырскай службай Гомельскага аддзялення Беларускай чыгункі; ААТ «Гомеляблаўтатранс», УП «БАМАП-СЕРВІС», Міністэрствам антыманапольнага рэгулявання і гандлю Рэспублікі Беларусь.

Галіна прымянення: у навуковых даследаваннях; у практычнай дзейнасці прадпрыемстваў, якія аказваюць паслугі па перавозцы пасажыраў; пры распрацоўцы планаў развіцця грамадскіх пасажырскіх перавозак; у навучальным працэсе.

РЕЗЮМЕ

Кожевникова Ирина Александровна

Организационно-экономический механизм управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок

Ключевые слова: общественные пассажирские перевозки, эффективность общественных пассажирских перевозок, конкурентоспособность общественных пассажирских перевозок.

Цель исследования: теоретическое обоснование и разработка методических подходов к формированию организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок.

Методы исследования: общенаучные (системный подход, анализ и синтез, логическое обобщение, сравнение), экспертных оценок, экономико-статистический и др.

Полученные результаты и их новизна: развитие теоретических основ управления конкурентоспособностью общественных пассажирских перевозок; разработка методик оценки качества, социальной эффективности общественных пассажирских перевозок; формирование организационно-экономического механизма управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок, позволяющего комплексно решать проблемы, связанные с организацией и финансированием общественных пассажирских перевозок.

Степень использования: результаты исследования использованы в работе УО «Белорусский государственный университет транспорта», ФГБОУВО «Российский университет транспорта (РУТ–МИИТ)», КТУП «Гомельоблпассажи́ртранс»; АО «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте» (г. Москва), рекомендованы к практическому использованию Управлением Белорусской железной дороги; пассажирской службой Гомельского отделения Белорусской железной дороги; ОАО «Гомельоблавто́транс», УП «БАМАП-СЕРВИС», Министерством антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь.

Область применения: в практической деятельности предприятий, осуществляющих услуги по перевозке пассажиров; при разработке планов развития общественных пассажирских перевозок; в образовательном процессе.

SUMMARY

Kozhevnikova Irina Aleksandrovna

Organizational and economic mechanism for managing the competitiveness of rail passenger traffic

Keywords: public passenger transportation, efficiency of public passenger transportation, competitiveness of public passenger transportation.

The aim of investigation: theoretical substantiation and development of methodological approaches to the formation of the organizational and economic mechanism for managing the competitiveness of rail passenger transport.

Methods of investigation: scientific methods (systematic approach, analysis and synthesis, logical synthesis, comparison), the method of expert evaluations, economics and statistics method and others.

The results obtained and their novelty: development of theoretical foundations for managing the competitiveness of public passenger transport; development of methods of assessment of, social efficiency of public passenger transportation; the formation of an organizational and economic mechanism for managing the competitiveness of rail passenger traffic, which allows a comprehensive solution to the problems associated with the organization and financing of public passenger transportation.

Degree of application: the results of the study were used in the work of Belarusian State University of Transport, Russian University of Transport (MIIT), «Gomeloblpasazhirtrans»; JSC «Research and Design Institute of Informatization, Automation and Communication on Rail Transport» (Moscow), recommended for practical use by the Belarusian Railway Administration; the passenger service of the Gomel branch of the Belarusian Railway; JSC «Gomeloblavtotrans», «BAMAP-SERVICE», Ministry of Antimonopoly Regulation and Trade of the Republic of Belarus.

Field of application: in the practical activity of enterprises providing passenger transportation services; for supporting decisions on developing tactical and strategic plans for the development of public passenger transportation; in the educational process.

Научное издание

КОЖЕВНИКОВА
Ирина Александровна

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ
УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук
по специальности 08.00.05 – экономика и управление
народным хозяйством (специализация – экономика, организация
и управление предприятиями, отраслями, комплексами)

Подписано в печать 03.09.2020. Формат 60×84 ¹/₁₆. Бумага офсетная. Цифровая печать.
Усл. печ. л. 1,75. Уч.-изд. л. 1,36. Тираж 90. Заказ 544.

Издатель и полиграфическое исполнение: Белорусский национальный технический университет.
Свидетельство о государственной регистрации издателя, изготовителя, распространителя
печатных изданий № 1/173 от 12.02.2014. Пр. Независимости, 65. 220013, г. Минск.