

приятій різних видів економічної діяльності отраслей реального сектора та національної економіки в цілому може бути положен в основу підходів к формуванню та оцінці ефективності реалізації державної промислової політики України, аграрної політики України та політики соціального забезпечення в системі національної економіки, котрі повинні забезпечити реалізацію інноваційної моделі розвитку. В якості одних з основних інструментів реалізації даного слід розглядати застосування ефективних методів економічного планування та прогнозування, а також програмно-цільового підходу к управлінню.

Литература

1. Адаменко, О. А. Концептуальні засади інноваційного розвитку підприємств [Текст] / О. А. Адаменко // Наукові праці Національного університету харчових технологій. — 2010. — № 35. — С. 5–10.
2. Амоша, О. І. Активізація інноваційної діяльності: організаційно-правове та соціально-економічне забезпечення [Текст]: монографія / О. І. Амоша, В. П. Антонюк, А. І. Землянін та ін.; НАН України, Інститут економіки промисловості. — Донецьк, 2007. — 326 с.
3. Менш, Г. Технологический пат: инновации преодолевают депрессию [Текст] / Г. Менш. — Москва, 2001. — 35 с.
4. Шумпетер, Й. Теория экономического развития [Текст] / Й. Шумпетер. — М.: Прогресс, 1992. — 231 с.
5. Ілляшенко, С. М. Управління інноваційним розвитком [Текст]: монографія / С. М. Ілляшенко, О. А. Біловодська. — Суми: Університетська книга, 2010. — 281 с.
6. Геєць, В. М. Інноваційні перспективи України [Текст]: монографія / В. М. Геєць, В. П. Семиноженко. — Харків: Константа, 2006. — 272 с.
7. Геєць, В. М. Інноваційна Україна 2020 [Текст]: національна доповідь / за заг. ред. В. М. Геєця та ін.; НАН України. — К., 2015. — 336 с.

8. Перерва, П. Г. Організація та управління інноваційною діяльністю [Текст]: підручник / за ред. П. Г. Перерви, С. А. Меховича, М. І. Погорелова. — Харків: НТУ «ХПІ», 2008. — 1025 с.
9. Федулова, Л. І. Управління інноваційним розвитком підприємства [Текст] / Л. І. Федулова // Маркетинг і менеджмент інновацій. — 2014. — № 2. — С. 122–135.
10. Наукова та інноваційна діяльність в Україні [Текст]: зб. ст. — К.: ДП «Інформаційно-видавничий центр Держстату України», 2015. — 163 с.

ОЦІНКА ЕФЕКТИВНОСТІ ПРОЦЕСІВ АКТИВІЗАЦІЇ ІННОВАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Розглянуто напрями удосконалення аналітичних методів оцінки ефективності процесів активізації інноваційної діяльності підприємств різних секторів національної економіки, що базуються на показниках їх економічного, соціального та техніко-технологічного розвитку. Отримали подальший розвиток практичні аспекти реалізації запропонованої методики оцінки ефективності інноваційних процесів, що може бути покладено в основу підходів до формування та оцінки ефективності реалізації державної промислової політики України.

Ключові слова: інноваційна діяльність, інновації, сектора національної економіки, результативність впровадження інновацій, інноваційна політика.

Плахотник Елена Александровна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та організації виробництва, Дніпровський державний технічний університет, Кам'янське, Україна, e-mail: plahotnik_elena@ua.fm.

Плахотник Олена Олександрівна, доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки та організації виробництва, Дніпровський державний технічний університет, Кам'янське, Україна.

Plahotnik Olena, Dniprovsk State Technical University, Kamynske, Ukraine, e-mail: plahotnik_elena@ua.fm

УДК 656.211.5

DOI: 10.15587/2312-8372.2016.87554

**Кисіль С. В.,
Тройнікова О. М.**

ДОСЛІДЖЕННЯ ВОКЗАЛІВ З ТОЧКИ ЗОРУ БІЛЬШ ЕФЕКТИВНОГО НАДАННЯ ДОДАТКОВИХ ПОСЛУГ ДЛЯ ПІДВИЩЕННЯ ПРИБУТКОВОСТІ

Досліджені можливості сучасних вокзалів та вокзальних комплексів світу, що дозволило узагальнити принципи організації вокзалів, виявити світові тенденції розвитку ефективного управління вокзалів, як середовища надання додаткових послуг, дослідити значення та роль вокзалів, як в пасажирському секторі залізничних перевезень, так і в житті суспільства. Це дає можливість урізноманітнити асортимент додаткових послуг, що надається на вокзалах з метою одержання додаткових джерел ходів.

Ключові слова: залізничний вокзал, вокзальний комплекс, ефективне управління, асортимент додаткових послуг, прибутковість.

1. Вступ

Пасажирський залізничний комплекс забезпечує потребу суспільства в перевезеннях. На сучасному етапі цей процес супроводжується додатковими процесами — послугами, які доповнюють та роблять більш привабли-

вим перевезення. Наслідком їх вмілого впровадження, рівня якості та асортименту є отримання додаткових доходів підприємств, які їх надають.

Ланкою, де безпосередньо починається та закінчується процес перевезення є вокзал або вокзальний комплекс.

Останнім часом потреби та вимоги населення до послуг з перевезення та до асортименту послуг, які його супроводжують значно підвищились.

Слід зазначити, що на сучасному етапі спостерігається зниження доходності пасажирських перевезень, що обумовлено об'єктивними соціальними причинами та конкуренцією інших видів транспорту. Для аналізу пасажирських перевезень були використані дані [1] за останні п'ять років та спрогнозовано, як зміниться кількість пасажирів, що користуються залізничним транспортом та показник пасажирообігу (рис. 1).

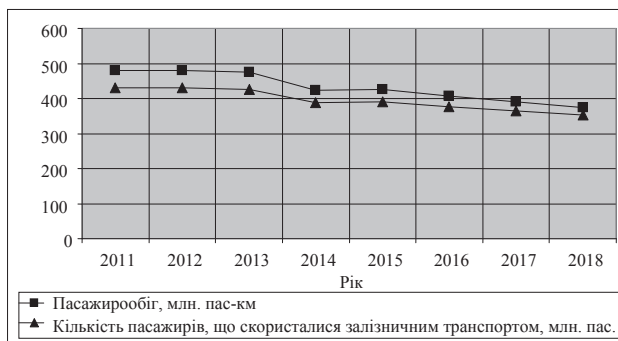


Рис. 1. Показники пасажирообігу та кількості пасажирів на основі статистичних даних та прогнозу

Саме за рахунок додаткових послуг є можливість зберегти позиції на ринку транспортних послуг та привернути увагу пасажирів і не тільки.

2. Об'єкт дослідження та його технологічний аудит

Об'єктом дослідження є середовище, в якому відбувається процес надання додаткових послуг. Дана публікація обмежується дослідженням сучасного середовища додаткових послуг, які надаються лише в місцях найбільшої скученості споживачів в очікуванні процесу перевезення — вокзалах.

Первісне звичайне перевезення пасажирів з розвитком наукового прогресу призвело до розвитку потреб пасажирів, що в свою чергу призвело до появи певного асортименту додаткових послуг, перелік яких залежить від доцільності тої або іншої послуги, що надається на вокзалі.

Асортимент додаткових послуг залежить від ролі вокзалу та формується в залежності від:

- територіального розташування (прикордонна зона, курортна зона). Вигідне територіальне розташування дозволяє здійснювати закордонні ділові поїздки за короткий час, що в свою чергу, призводить до зростання попиту на додаткові послуги, наприклад: побутові послуги, послуги кімнат відпочинку, послуги готелю, кімнати для нарад;
- туристичної спрямованості. В містах туристичного значення (Львів, Одеса, Київ, Харків), набувають визнання додаткові послуги з організації екскурсій або замовлення туристичних послуг;
- виробничої площі. В залежності від розміру існуючої площі вокзалу, з'являються такі підрозділи як перукарні, готелі, паркувальні майданчики;
- міжнародної спрямованості. Вокзали, що мають у своєму складі додаткові послуги міжнародної спря-

мованості (міжнародні довідки, міжнародні екскурсії, послуги сервісного центру, де касир володіє іноземними мовами та ін.).

Зростаюча роль вокзалів в Україні обумовлена реформуванням залізничної галузі відповідно до Державної програми реформування залізничного транспорту, другий етап якої передбачає:

- створення умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- утворення дочірніх підприємств Компанії, в тому числі з перевезення та обслуговування пасажирів та вантажів;
- утворення дочірніх підприємств Компанії, що провадитимуть діяльність, не пов'язану із залізничними перевезеннями.

На третьому етапі планується утворення підприємств з перевезення пасажирів у далекому і приміському сполученні та розподіл між ними функцій обслуговування [2].

Тобто в перспективі розвитку залізничної галузі, вокзали будуть перетворені на окремі підприємства, по обслуговуванню пасажирів. Це підтверджується тим, що вокзали в структурі пасажирського комплексу складають доходуотворюючу частину [2], та стають головним чинником підвищення ефективності функціонування пасажирських перевезень в цілому.

Реформування проводиться за прикладом, який існує у західній Європі, де виділяють дві основні моделі реформування:

- створення окремо інфраструктурної компанії та компанії, що здійснює перевезення;
- створення інтегрованої інфраструктурної компанії-перевізника, яка володіє інфраструктурою.

Позитивним прикладом реформування вважається досвід Німеччини. Основою є вертикальне розмежування — інфраструктурної діяльності від перевезень. Спочатку створюється акціонерне товариство, наступним кроком є його реструктуризація за видами діяльності, а на останньому етапі — остаточний правовий та організаційний розподіл. Інфраструктура залишається у власності акціонерного товариства, а у сфері перевезень поступово вводиться конкуренція [3–5].

Аналіз світового досвіду дозволив виділити принципи організації вокзалів, для подальшого ефективного надання додаткових послуг, визначення їх асортименту та зручного розташування точки надання (табл. 1).

В Україні реформування залізничного транспорту здійснюється за другою моделлю, яку раніше обрали Німеччина, Італія, Франція.

3. Мета та задачі дослідження

Метою даної роботи є дослідження середовища, в якому надаються додаткові послуги з метою їх покращення для отримання доходів.

Для досягнення поставленої мети потрібно вирішити наступні задачі:

1. Виявити світові тенденції розвитку ефективного управління вокзалів, як середовища надання додаткових послуг.
2. Дослідити значення та роль вокзалів, як в пасажирському секторі залізничних перевезень, тобто для пасажирів так і в житті суспільства загалом.

Таблиця 1

Принципи організації вокзалів в країнах світу

Країни	Особливості	Особливості вітчизняних вокзалів
Канада	У Монреалі створена підземна система транспортних комунікацій: 2 залізничні колії, з'єднані з трьома лініями метро, готелем, магазинами, кінотеатрами, автостоянкою та ресторанами	Ступінь розвиненості вітчизняних вокзальних комплексів значно нижчий, ніж в країнах світу. Вітчизняні вокзали не мають підземних систем транспортних комунікацій, не мають змоги організувати транспортні термінали, які будуть поєднувати різні види транспорту. Та необхідно відзначити, що вітчизняна залізнична га-лузь стрімко розвивається, на території вокзалів з'являються такі підрозділи як готелі, магазини, офісні приміщення, перукарні
Сінгапур	Найглибший вокзал (Dhoby Chaut) має 5 рівнів та глибину 28 м	
Німеччина	Вокзал в Берліні має декілька рівнів, на яких розміщені декілька ліній швидкісних потягів, декілька приміських залізничних ліній та метро. Платформи поєднуються системою ліфтів, ескалаторів та пандусів. Також розміщуються готель, магазини та офісні приміщення, що здаються в оренду	
Південна Корея	Має цілий транспортний термінал, що поєднує аеропорт, 2 швидкісні та 2 звичайні залізничні лінії, автовокзал, паркінг та таксі	
Китай	Транспортний термінал в Пекіні має аеропорт, 2 автостради, паркінг, станцію швидкісної залізниці, яка поєднує його з центром міста. Термінали діляться на міські, міжміські та міжнародні. Тільки з 2005 року з'явилась можливість приватного інвестування та були створені перші приватні компанії-перевізники	
Польща	На вокзалах побудовані окремі платформи та тунелі для транзитних потягів та міських, окремі платформи існують для приміських потягів. Основним принципом перебудови вокзалів стала їх інтеграція з автотранспортною системою міста та розміщення залізничних платформ під торгово-розважальними центрами	
Велика Британія	Залізниці складаються з національної залізничної мережі, що належить державі, та компаній-перевізників, потяги яких пересуваються по залізницях. Станції та вокзали належать державі, але здаються в оренду приватним компаніям на правах ліцензій, в якій докладно записані вимоги	
Італія	Залізниці знаходяться в державній власності. Але в Празі реконструкцію головного вокзалу проводить приватний оператор залізниці. Після реконструкції він буде керувати вокзалом на протязі 30 років	

Примітка: складено автором на основі [6].

4. Аналіз літературних даних

Цікавість з даного питання в літературних джерелах виникає через те, що потенціал розвитку додаткових послуг не повністю вивчений. В нагоді стає світовий досвід, який дає змогу впровадити на вокзалах України заходи що до покращення умов надання послуг, їх якості на основі дослідження пасажиропотоків та ефективного їх розміщення раціонально використовуючи площу, яка знаходиться у розпорядженні вокзалів [7, 8].

Наприклад, для створення зручних умов використання та управління пасажирськими потоками в містах та на вокзалах Японії застосовуються смарт-камери відеонагляду, які вивчаючи настрої, характер та насиченість потоку дозволяють управляти та застосовувати оригінальної технології для задоволення пасажирів та пересічних споживачів [9]. Також застосовується моделювання формування моделі вокзалу для кращого обслуговування, надання послуг для чого використовують такі параметри як характеристика поїздки, землекористування, фактори зовнішнього середовища, поведінка користувачів [10].

За допомогою [3, 11, 12] були сформовані показники оцінки ефективності роботи вокзалів світу, які наведені у табл. 1.

Завдяки [13–16] сформовані основні принципи організації вокзалів на основі узагальнення досвіду провідних країн світу (табл. 2).

Розвиток ролі та значення вокзалів в суспільному житті можна дослідити в роботах [16–19]. На основі яких формується уявлення про вокзал, як елемента міської інфраструктури, що наведено в наступних розділах.

Джерело [20] свідчить про історичний досвід, який набирає нових можливостей у сучасних умовах комерційного співробітництва залізничного та міського секторів.

5. Матеріали та методи дослідження

Для вирішення поставлених задач розглянемо напрямки розвитку залізничних вокзалів світу на основі ретроспективного аналізу, який був проведений в попередньому розділі.

Основними тенденціями розвитку світових залізничних вокзалів є:

- перетворення традиційних залізничних вокзалів в термінали, що координують системи транспортних коридорів та забезпечують взаємодію різних видів транспорту на всіх територіальних рівнях. Широко розвинена інтеграція залізничного транспорту з системою міського метрополітену шляхом розміщення платформ метро всередині вокзалу;
- будівництво пасажирських терміналів — уніфікованих, компактних, які враховують всі сучасні тенденції транспортних об'єктів. На сучасному етапі вокзали виконують для міста презентаційну та іміджеву функцію та їх основними функціями стають:
 - а) удосконалення інфраструктури міста;
 - б) покращення транспортної досяжності;
 - в) ліквідація конфлікту між транспортом та міським середовищем;
 - г) підвищення якості життя міського населення.
- залізничні вокзали беруть участь в проектах комплексного розвитку територій в зоні їх впливу, що обумовлено значним розміром території, що займають вокзали, та їх знаходженням в центральній частині міста, де, як правило, існує дефіцит вільних площ;
- всевітньою тенденцією керування вокзалами є збільшення частки індивідуальних операторів залізничних вокзалів;
- головним фактором керування світових провідних вокзалів, що впливає на оптимальну організацію комерційної діяльності на залізничних вокзалах,

є правильна організація простору. Площі вокзалів розподілені за призначенням послуг відповідно до наступних принципів:

- а) касові зони (разом з довідковим бюро, інформаційними службами) розташовуються на найбільш привабливих місцях з точки зору близькості до основних пасажиропотоків — біля входу до вокзалу;
- б) великоформатні центри громадського харчування — розміщуються впродовж основних пасажиропотоків;
- в) малоформатні торгові площі можуть розміщуватися: на шляху основних пасажиропотоків або впродовж основних пасажиропотоків.

Для оцінки ефективності функціонування вокзалів у світі використовують показники, наведені в табл. 2.

Таблиця 2

Світові показники оцінки ефективності роботи вокзалу

<p>1. Показники надійності:</p> <ul style="list-style-type: none"> — сервісів; — роботи ескалаторів; — дверей
<p>2. Показники безпеки:</p> <ul style="list-style-type: none"> — кількість скоєних злочинів на території вокзалу; — кількість пожеж та спалахів; — кількість нещасних випадків серед пасажирів та персоналу; — кількість надзвичайних випадків техногенного характеру
<p>3. Показники персоналу:</p> <ul style="list-style-type: none"> — кількість персоналу; — кількість днів відсутності по лікарняному на одного робітника; — відсоток робітників жіночої статі; — відсоток робітників з обмеженими можливостями; — продуктивність праці
<p>4. Показники задоволеності пасажирів:</p> <ul style="list-style-type: none"> — завантаженість території людьми, скупчення людей у «вузьких місцях»; — виведення даних на електронне табло (точність та правильність інформації); — чистота території; — час очікування біля каси; — старанність персоналу
<p>5. Фінансові показники:</p> <ul style="list-style-type: none"> — доходи від продажу квитків; — доходи від інших видів діяльності; — операційні та капітальні витрати; — дохід на одного пасажирів; — частка окремої послуги в загальному обсязі прибутку; — рентабельність послуг
<p>6. Показники загального стану діяльності вокзалу:</p> <ul style="list-style-type: none"> — швидкість руху черги перед касами (до 3 хв., 3–5 хв., більше 5 хв.); — наявність графіті та актів вандалізму ззовні та всередині будівлі вокзалу; — наявність робочого безкоштовного телефону; — наявність камер спостереження, їх справність

Примітка: складено автором на основі [3, 11, 12].

Ці показники розраховуються у відсотках (100 — ідеальний варіант, але майже недосяжний) за період, далі складається план, а потім співвідноситься з фактом [3, 11, 12].

Спираючись на світовий досвід діяльність вокзалів України можна оцінити за допомогою: показників безпеки, показників персоналу, фінансових показників, показників задоволеності пасажирів (тут головним для пасажирів є час очікування біля каси — йому надається пріоритетне значення при формуванні результативної оцінки користуванням послугою).

Як вже зазначалось основною проблемою пасажирських залізничних перевезень є його довготривала збитковість. Вирішення цієї проблеми можливе за рахунок використання ролі, яку відіграє вокзал в суспільстві. Це надасть можливість ефективного управління вокзалами, як наслідок розширення асортименту додаткових послуг, результатом чого є збільшення джерел для отримання доходу.

Досліджуючи [13] можна зазначати, що сучасні вокзали розвиваються як:

- а) мультимодальні комплекси;
- б) транспортно-пересадочні вузли;
- в) багатофункціональні комплекси;
- г) історико-культурні центри (бібліотека, ресторан та ін.), займаючи значне місце не тільки в галузі пасажирських перевезень а й в містобудуванні.

На сучасному етапі висувають нові економічні вимоги до пасажирського комплексу. В межах цих вимог вокзал окрім певної функції елемента залізничної інфраструктури та підрозділу пасажирського сегменту повинен бути багатофункціональним комплексом. Головною метою функціонування якого є зручність та комфорт у сфері обслуговування клієнтів. Такий підхід до організації роботи пасажирських вокзалів дає можливість перейти на новий рівень їх роботи. Перш за все, передбачається впровадження сучасних технологій і розширення спектру послуг для пасажирів [3].

Світовий досвід надає нові шляхи використання вокзалів як джерела отримання додаткових доходів, коли вокзали переходять у приватну власність, тим самим сприяючи використанню виробничих площ з найбільшою ефективністю.

В табл. 3 розглянутий закордонний досвід використання вокзальних площ з метою збільшення кількості відвідувачів та користувачів додатковими послугами вокзалів.

Розгляд табл. 3 дозволив виділити основні тенденції розвитку вокзалів у світі:

- вокзал — парк;
- вокзал — музей;
- вокзал — пам'ятник архітектури;
- вокзал — частина інфраструктури бізнес-центру (Сан-Франциско);
- вокзал — концертний зал;
- вокзал — бібліотека.

Будучи об'єктом залізничної інфраструктури в сегменті пасажирських перевезень і структурним підрозділом Укрзалізниці залізничний вокзал також одночасно відноситься і до міської інфраструктури, що підвищує інтерес до комерційної діяльності з боку міста.

Первісне уявлення про місто, формується завдяки вокзалу. Навіть якщо це лише пункт пересадки він несе для пасажирів пізнавальну функцію, а значить з'являється поле для комерційної діяльності як з боку залізничного відомства, так і з боку міської адміністрації.

Так в джерелах [18–21] відзначається зростаюча роль вокзалів в структурі міста та в формуванні центрів громадського обслуговування. Співпраця, як форма конкуренції, різних суб'єктів діяльності на території вокзалу при правильній організації несе в собі синергетичний ефект. Для споживачів і мешканців міста вокзал має соціальне ефект (будівництво житла поблизу вокзалу, створення парків, фонтанів та ін.).

Таблиця 3

Світовий досвід ефективного управління вокзалами

Країна, місто	Опис	Результат
Японія [14]	1. Будівництво житлових будинків поряд із залізничними станціями, вокзалами. 2. Організація туристичних агенцій, парку розваг та стадіону в межах залізничних компаній. 3. Створення бонусних смарт-карт, за допомогою яких можна не тільки накопичувати бонуси за придбані квитки, але і оплачувати проїзд іншими видами транспорту	Збільшення кількості потенційних пасажирів. Створення комерційних комплексів з метою підвищення привабливості станцій та вокзалів
Росія [16, 17]	1. Створення в структурі ПАТ Дирекції залізничних вокзалів, до якої входить більше 300 найбільших вокзалів країни. 2. Невикористані виробничі площі здаються в оренду на конкурсній основі, наприклад, під міні-кінотеатри. 3. Залучення на конкурсній основі приватних підприємств, для надання послуг камер схову, носіїв та інших, не рентабельних на даний час. 4. Впровадження системи комплексної безпеки. 5. Створення «Розумного вокзалу», а саме автоматизація процесів життєзабезпечення, дистанційний контроль за вокзалом, інноваційні ресурсозберігаючі технології, оптимізація процесів обслуговування пасажирів	Збільшення доходності. Розширення асортименту додаткових послуг вокзалів. Перетворення вокзалу на найбезпечніше місце в місті
Франція (Париж), Фінляндія (Хельсінкі) [15]	1. Створення світлових інсталяцій, тобто просторових композицій за допомогою прожекторів та комп'ютерних програм. 2. Світло різного кольору застосовується в різні дні (святкові, вихідні, робочі тощо). Пасажир опиняється всередині композиції. 3. Створення вокзалу-музею	Перетворення будівлі вокзалу на елемент мистецтва сприяє збільшенню кількості відвідувачів вокзалу, тих, хто не є безпосередньо пасажиром. Збільшуються доходи надходження від додаткових послуг вокзалів
Велика Британія (Лондон) [15]	1. Створення повітряних скульптурних композицій під дахом залізничного вокзалу. 2. Створення триметрового оригамі — казкового замку Сплячої Красуні із Діснейленду	Збільшення кількості туристів, спостерігачів, мешканців міста. Збільшення доходності додаткових послуг вокзалів.
США (Нью-Йорк) [15]	1. Створення композиції із 30 солом'яних скульптур — «стадо танцюючих коней». Композиція — це нагадування про постійний рух та метушню на вокзалах. 2. Створення парку на даху вокзалу	Збільшення популярності різних напрямів сучасного мистецтва
Німеччина (Берлін) [15]	1. Створення композиції — «мильні бульбашки». У великі бульбашки можна навіть увійти. 2. Перетворення будівель вокзалу в музей сучасного мистецтва	
Нідерланди [13]	Створення вокзалу-бібліотеки з метою підвищення популярності друкованих видань та задіяння невикористаних площ вокзалу	Відновлення інтересу до друкованих видань. Інтелектуальний розвиток суспільства. Збільшення доходності
Швейцарія [10]	Створення вокзалу у вигляді замського будинку. Триповерховий будинок має багато оригінальних архітектурних фрагментів залізниці	Реставрація застарілої будівлі. Приваблення великої кількості туристів
Бразилія [10]	Перетворення вокзалу в концертний зал, де розташовується державний симфонічний оркестр	Вокзал перетворився на культурний центр, який має ще й музичну бібліотеку

Примітка: складено автором на основі [13–17].

З урахуванням вищевказаного можна сформулювати вимоги, яким повинні відповідати сучасні вокзали:

- цікавість, використання не тільки як транспортного терміналу, але як об'єкту мистецтва, місця відпочинку мешканців міста, культурного осередку;
- модернізація та реконструкція повинна здійснюватись з урахуванням їх історичної цінності та забезпеченням композиційної цілісності міста загалом [22].

Крім того вокзал може відігравати роль в суспільному житті як:

- елемента сучасного мистецтва;
- елемента міської інфраструктури;
- елемента залізничної інфраструктури.

6. Результати дослідження

Проведений аналіз дозволив виявити наступні риси сучасного вокзалу.

По-перше, вокзал — це об'єкт інфраструктури залізниці, на якому зосереджується та акумулюється значний пасажиропотік. Згідно ретроспективного аналізу реформ, що були проведені на залізницях світу, в перспективі

ві вокзали мають всі ознаки для виділення в окреме підприємство, що сприятиме:

- створенню умов для поступового зменшення обсягу перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- створенню дочірнього підприємства Компанії з обслуговування пасажирів.

По-друге, вокзал — це об'єкт інфраструктури міста, він дає можливість кооперування комерційної діяльності окремих суб'єктів господарської діяльності, інтересів галузей народного господарства, соціальних інтересів населення.

Розгляд вокзалу як локального блага для навколишнього середовища наділяє його ознаками:

- соціального об'єкта, який має соціальний ефект для мешканців;
- об'єкту для комерційної діяльності суб'єктів діяльності підприємництва, що супроводжується синергетичним ефектом, як для учасників процесу надання послуг, так і для пасажирів. Це виражається в покращенні якості та рівні ціни на послуги, які пропонуються;
- якщо вокзал або вокзальний комплекс є пам'ятником архітектури, як це відбулося у країнах Європи, США, Фінляндії та ін., то є можливість отримання

додаткового джерела доходів, як для вокзалу, так і для міста;

— якщо площі вокзалу дозволяють можливе розміщення на території вокзалу додаткових закладів, що підвищить кількість відвідувачів (не лише пасажирів), а й туристів, відпочиваючих;

— світовий досвід підтверджує можливість включення вокзалу до складу бізнес-центру, як це відбулося у Сан-Франциско, США, що підвищує кількість його відвідувань.

По-третє, світовий досвід підтверджує, що вокзал може бути елементом сучасного мистецтва. Сучасне мистецтво надає нове життя залізничним вокзалом, які по суті є пам'ятками архітектури та представляють історичну цінність. Крім того, світовий досвід свідчить про те, що використання вокзалівних площ в якості музеїв, виставкових залів, сприяє:

- збільшенню естетичного враження від подорожі;
- забезпечує збільшення відвідувачів вокзалів, туристів, мешканців міста;
- сприяє збільшенню доходів від додаткових послуг.

7. SWOT-аналіз результатів дослідження

Проведені дослідження мають позитивне значення та надають інформацію щодо ефективного використання вокзалу та надання оптимального асортименту додаткових послуг, що в подальшому дає можливість збільшити доходну частину вокзалів України.

Для визначення асортименту додаткових послуг вокзалів необхідно проаналізувати існуючий асортимент послуг, що потребує певних витрат.

Дослідження дають можливість оцінити ефективність діяльності вокзалів України за світовими критеріями або удосконалити існуючі критерії з урахуванням позицій сучасних вимог споживачів та специфіки певного вокзалу.

Конкуренція з боку інших видів транспорту здатна вплинути на отримання позитивних результатів, але слід скористатися перевагами, які мають вокзали залізничної інфраструктури.

8. Висновки

1. Проведено ретроспективний аналіз світового досвіду, який дозволив виділити принципи організації вокзалів в країнах світу, що був узагальнений в табл. 1 та аналіз показників, які використовуються у світі для оцінки ефективності функціонування вокзалів, які були зведені в табл. 2. Слід зазначити, що українські показники оцінки ефективності роботи вокзалів схожі на світові, але вони не такі розвинуті.

2. Узагальнення світового досвіду ефективного управління вокзалами дозволило сформулювати значення сучасних вокзалів, що на відміну від існуючого, розглядає значення вокзалу як сукупність окремих елементів, які, якщо їх поєднати, нададуть синергетичного ефекту функціонуванню вокзалів та підвищенню їх доходності. Таким чином, сучасні вокзали пропонуються розглядати як елемент залізничної інфраструктури (на якому зосереджується та акумулюється значний пасажиропотік), елемент міської інфраструктури (кооперування комерційної діяльності окремих суб'єктів господарської діяльності, інтересів галузей народного господарства, соціальних інтересів населення призводить до надан-

ня вокзалам властивостей локального блага), елемент сучасного мистецтва (яке надає нове життя залізничним вокзалам, які по суті є пам'ятками архітектури та представляють історичну цінність). Все це сприяє збільшенню відвідувачів вокзалів, туристів, мешканців міста, які забезпечують збільшення доходних надходжень на вокзалах від додаткових послуг.

Література

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
2. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки [Електронний ресурс]: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.2009 № 1390. — Режим доступу: \www/URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>
3. Доманський, В. Международный опыт реформирования железных дорог на пути их приватизации и развития рыночных отношений [Текст] / В. Доманський, Э. Белабудгинова // Залізничний транспорт України. — 2008. — № 5. — С. 14–18.
4. Зайцева, І. Ю. Стратегія розвитку залізничного транспорту України [Текст] / І. Ю. Зайцева // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 38. — С. 302–304.
5. Дейнека, О. Г. Реформування залізничного транспорту України в контексті світового досвіду [Текст] / О. Г. Дейнека, А. Р. Божок // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2010. — № 29. — С. 213–216.
6. Кизим, О. В. Аналіз сучасних світових тенденцій розвитку залізничних вокзалівних комплексів [Текст] / О. В. Кизим, О. В. Кібікало // Збірник наукових праць Донецький інститут залізничного транспорту Української державної академії залізничного транспорту. — 2011. — № 25. — С. 27–32.
7. Guo, Y. C. Commercial Form Analysis and Strategy Optimization of Train Station Based on Urban Development [Text] / Y. C. Guo, L. Wan, Y. Y. Wei // Applied Mechanics and Materials. — 2014. — № 584-586. — P. 425–428. doi:10.4028/www.scientific.net/amm.584-586.425
8. Li, J. P. Train station passenger flow study [Text] / J. P. Li // 2000 Winter Simulation Conference Proceedings (Cat. No.00CH37165). — 2000. — № 2. — P. 1173–1176. doi:10.1109/wsc.2000.899082
9. Ozer, B. A Train Station Surveillance System: Challenges and Solutions [Text] / B. Ozer, M. Wolf // 2014 IEEE Conference on Computer Vision and Pattern Recognition Workshops. — Ohio, 2014. — P. 652–657. doi:10.1109/cvprw.2014.99
10. Chakour, V. Analyzing commuter train user behavior: a decision framework for access mode and station choice [Text] / V. Chakour, N. Eluru // Transportation. — 2013. — Vol. 41, № 1. — P. 211–228. doi:10.1007/s11116-013-9509-y
11. Аксенов, І. М. Повышение эффективности пассажирских перевозок с учетом зарубежного опыта [Текст] / І. М. Аксенов // Залізничний транспорт України. — 2005. — № 2. — С. 82–86.
12. Шерепа, К. М. Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу [Текст] / К. М. Шерепа // Вісник Національного Авіаційного Університету. — 2010. — № 26. — С. 134–139.
13. Бровко, Ю. К. Вокзал как перспективный объект для инвестиций [Текст] / Ю. К. Бровко // Вагонный парк. — 2013. — № 9 (78). — С. 44–49.
14. Диверсификация на железных дорогах Японии [Текст] // Железные дороги мира. — 2015. — № 10. — С. 41–44.
15. Бровко, Ю. К. Вокзал как искусство во всех его проявлениях: инсталляции на вокзалах [Текст] / Ю. К. Бровко // Вагонный парк. — 2013. — № 8 (77). — С. 48–53.
16. Муленко, О. В. Разработка маркетинговых мероприятий для повышения уровня сервисного обслуживания пассажиров на вокзалах [Текст] / О. В. Муленко // Вагонный парк. — 2014. — № 12 (93). — С. 57–59.
17. Салащенко, О. Е. Реформа «Умный вокзал»: современный вокзал — точка социально-экономического развития [Текст] / О. Е. Салащенко // Вагонный парк. — 2012. — № 8 (65). — С. 54–58.
18. Азаренкова, З. В. Вокзал для города [Текст] / З. В. Азаренкова // Промышленное и гражданское строительство. — 2000. — № 10. — С. 13–14.

19. Кириченко, Е. И. Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX — начала XX века [Текст] / под общ. ред. Е. И. Кириченко. — М.: Прогресс-Традиция, 2003. — Кн. 2. — 560 с.
20. Гутнов, А. Э. Эволюция градостроительства [Текст] / А. Э. Гутнов. — М.: Стройиздат, 1984. — 256 с.
21. Русанова, І. В. Транспортно-пересадочні вузли у планувальній структурі найбільшого міста [Текст]: зб. наук. пр. / І. В. Русанова, І. В. Скляр // Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України. — 2011. — № 20. — С. 259–268.
22. Чобан, О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст [Електронний ресурс] / О. Я. Чобан // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Серія: Архітектура. — 2013. — № 757. — С. 321–324. — Режим доступу: \www/URL: \www/URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VNULPARX_2013_757_51

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОКЗАЛОВ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ УСЛУГ ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ ДОХОДНОСТИ

Исследованы возможности современных вокзалов и вокзальных комплексов мира, что позволило обобщить принципы организации вокзалов, выявить мировые тенденции развития эффективного управления вокзалов, как среды предоставления дополнительных услуг, исследовать значение и роль вокзалов, как в пассажирском секторе железнодорожных перевозок, так

и в жизни общества. Это дает возможность разнообразить ассортимент дополнительных услуг, предоставляемых на вокзалах с целью получения дополнительных источников дохода.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, вокзальный комплекс, эффективное управление, ассортимент дополнительных услуг, доходность.

Кисіль Світлана Вікторівна, інженер, Регіональна філія «Південна залізниця» Публічного акціонерного товариства «Укрзалізниця», Харків, Україна.

Тройнікова Олена Миколаївна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра управління державними і корпоративними фінансами, Український державний університет залізничного транспорту, Харків, Україна, e-mail: ainalen@yandex.ua.

Кысиль Светлана Викторовна, инженер, Региональный филиал «Южная железная дорога» Публичного акционерного общества «Укрзалізниця», Харьков, Украина.

Тройникова Елена Николаевна, кандидат экономических наук, доцент, кафедра управления государственными и корпоративными финансами, Украинский государственный университет железнодорожного транспорта, Харьков, Украина.

Kysil Svetlana, Regional Branch of the «Southern Railway», Public Joint Stock Company «Ukrzaliznytsia», Kharkiv, Ukraine.

Troinikova Helena, Ukrainian State University of Railway Transport, Kharkiv, Ukraine, e-mail: ainalen@yandex.ua

УДК 657.631:656.078

DOI: 10.15587/2312-8372.2016.87543

Шкулипа Л. В.

РАЗРАБОТКА МЕТОДИКИ ФОРМИРОВАНИЯ СТАНДАРТИЗОВАННОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТЧЕТНОСТИ ДЛЯ ПАО «УКРАИНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

Исследована поэтапная методика формирования стандартизированной социальной отчетности, рассмотрены ее составляющие, принципы и стандарты, которым она должна соответствовать. Приведены преимущества и недостатки социально ответственных действий других мировых компаний, которые позволяют перенять опыт и избежать негативных факторов в процессе внедрения ее в практическую деятельность ПАО «Украинская железная дорога». Спрогнозировано результат от внедрения исследованной методики в будущем, что будет способствовать повышению доверия сотрудников, дополнительной инвестиционной привлекательности и устойчивому развитию отрасли.

Ключевые слова: социальная отчетность, железнодорожный транспорт, социальная ответственность, отраслевое устойчивое развитие, реструктуризация.

1. Введение

Практика показывает, что финансовой отчетности становится недостаточно для отображения социального измерения и других эколого-экономических аспектов, которых требует современный капитализм. Сейчас развитие социальной (нефинансовой) отчетности в Украине существенно отстает от подобного развития в мире. На сегодняшний день наблюдается рост количества социальных отчетов среди зарубежных компаний (если в 1992 году таких отчетов было около 100, то в 2010 году — более 3000), большинство из которых отмечают,

что им удалось таким образом найти новых партнеров и инвесторов. Это подтверждается тем, что потенциальные инвесторы ищут две вещи — полную открытость и этическое поведение, которое может предоставить только социальный отчет. Если анализировать раскрытие информации о нефинансовых аспектах деятельности предприятий в макроэкономическом разрезе Украины, то только 10 % компаний из 100 крупнейших по объемам чистого дохода готовят и публикуют нефинансовые отчеты. Для сравнения — в развитых странах такие отчеты готовят 80 % компаний из 250 крупнейших, в развивающихся странах — 45 % из 2200 компаний [1].