

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Збірник наукових праць
Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
«Проблеми економіки транспорту»

Випуск 11

Виходить 2 рази на рік
Заснований у грудні 2010 р.

Дніпро (Дніпропетровськ)

2016

УДК 658.5:656.2

ЗАСНОВНИК ТА ВИДАВЕЦЬ:
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Редакційна колегія:

головний редактор – доктор економічних наук *Ю. С. Бараш*;
заступник головного редактора – доктор економічних наук *Л. С. Головкова*;
відповідальний секретар – кандидат економічних наук *Н. О. Божок*.

Члени редакційної колегії:

доктори економічних наук *А. А. Ткач*, *О. М. Гненний*, *М. І. Міщенко*, *Вітаутас Лінгайтис*
(Литва), *В. І. Копитко*, *Н. І. Верхоглядова*, *С. І. Чимшит*.

Журнал зареєстровано Державною реєстраційною службою Міністерства юстиції України. Свідоцтво про реєстрацію серія КВ № 17325-6095Р від 01.12.2010.

Видання внесено до Переліку наукових фахових видань України наказом Міністерства освіти і науки України від 06.03.2015 № 261 (економічні науки).

Журнал зареєстровано в міжнародному каталозі періодичних видань Ulrichsweb™ Global Serials Directory, Google Scholar, WorldCat, Bielefeld Academic Search Engine (BASE), «Україніка наукова», Український індекс наукового цитування, SCIENTIFIC INDEXING SERVICE, Universal Impact Factor (UIF)
Друкується за рішенням вченої ради університету від 06.06.2016 протокол № 10.

Видавець

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
м. Дніпро (Дніпропетровськ)
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК №1315 від 31.03.2003.

Адреса засновника і видавця

вул. Лазаряна, 2, кім. 253в, Дніпро (Дніпропетровськ), Україна, 49010 тел. (0562) 33-58-13, e-mail ubarash@mail.ru, сайт журналу pte.diit.edu.ua

Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпро (Дніпропетровськ) : Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2016. – Вип. 11. – 84 с.

УДК 658.5:656.2

У статтях висвітлено результати наукових досліджень у сфері реформування окремих видів транспорту, підвищення їх конкурентоспроможності, питання оптимізації технологічних процесів та виробничо-господарської діяльності, принципи та методи управління підприємствами.

© Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, 2016

Днепропетровский национальный университет
железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна

**Збірник наукових праць
Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
«Проблеми економіки транспорту»**

**(Сборник научных трудов
Днепропетровского национального университета
железнодорожного транспорта имени академика
В. Лазаряна «Проблемы экономики транспорта»)**

Выпуск 11

Выходит 2 раза в год
Основан в декабре 2010 г.

Днепр (Днепропетровск)

2016

УДК 658.5:656.2

УЧРЕДИТЕЛЬ И ИЗДАТЕЛЬ:
**ДНЕПРОПЕТРОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
 ТРАНСПОРТА ИМЕНИ АКАДЕМИКА В. ЛАЗАРЯНА**

Редакционная коллегия:

главный редактор – доктор экономических наук *Ю. С. Барааш;*заместитель главного редактора – доктор экономических наук *Л. С. Головкова;*ответственный секретарь – кандидат экономических наук *Н. А. Божок.*

Члены редакционной коллегии:

доктора экономических наук *А. А. Ткач, О. Н. Гненный, М. И. Мищенко, Витаутас Лингайтис (Литва), В. И. Копытко, Н. И. Верховлядова, С. И. Чимшиш*

Журнал зарегистрирован Государственной регистрационной службой Министерства юстиции Украины. Свидетельство о регистрации серия КВ № 17325-6095Р от 01.12.2010.

Издание внесено в Перечень научных специализированных изданий Украины приказом Министерства образования и науки Украины от 06.03.2015 № 261 (экономические науки).

Журнал зарегистрирован в международном каталоге периодических изданий Ulrichsweb™ Global Serials Directory, Google Scholar, WorldCat, Bielefeld Academic Search Engine (BASE), «Украиника научная», Украинский индекс научного цитирования, SCIENTIFIC INDEXING SERVICE, Universal Impact Factor (UIF)

Печатается по решению ученого совета университета от 06.06.2016 протокол № 10.

Издатель Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна
 Свидетельство субъекта издательского дела ДК № 1315 от 31.03.2003.

Адрес учредителя и издателя ул. Лазаряна, 2, ком. 253в, г. Днепр (Днепропетровск), Украина, 49010 тел. (0562) 33-58-13, e-mail ubarash@mail.ru, сайт журнала pte.diit.edu.ua

Сборник научных трудов Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна «Проблемы экономики транспорта». – Днепр (Днепропетровск): Днепропетр. нац. ун-т ж.-д. трансп. им. акад. В. Лазаряна, 2016. – Вып. 11. – 84 с.

УДК 658.5:656.2

В статьях отражены результаты научных исследований в сфере реформирования отдельных видов транспорта, повышения их конкурентоспособности, вопросы оптимизации технологических процессов и производственно-хозяйственной деятельности, принципы и методы управления предприятиями.

© Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, 2016

**Dnipropetrovsk National University of Railway Transport
named after Academician V. Lazaryan**

**Zbìrnìk naukovih prac’
Dnipropetrovs’kogo nacional’nogo unìversitetu zalìzničnogo
transportu ìmenì akademìka V. Lazarâna
«Problemi ekonomìki transportu»**

**(Proceedings of the
Dnipropetrovsk National University of
Railway Transport named after Academician V. Lazaryan
«The Problems of the Transport Economics»)**

Issue 11

It turns out 2 times a year
Founded in December 2010

Dnipro (Dnipropetrovsk)

2016

UDC 658.5:656.2

FOUNDER AND PUBLISHER:

DNIPROPETROVSK NATIONAL UNIVERSITY OF RAILWAY TRANSPORT NAMED
AFTER ACADEMICIAN V. LAZARYAN

Editorial Board:

Editor in chief – Doctor of Economic Sciences *Yu. S. Barash*

Deputy chief editor – Doctor of Economic Sciences *L. S. Golovkova*

Executive secretary – PhD in Economics *N. O. Bozhok*

Members of the Editorial Board

Doctors of Economics *A. A. Tkach, O. M. Hnennyi, M. I. Mishchenko, Vitautas Lingajtis (Lithuania), V. I. Kopitko, N. I. Verhoglyadova, S. I. Chimshit*

Journal was registered

State Registration Service of the Ministry Justice.

Registration certificate series KB № 17325-6095R dated 01.12.2010.

Edition is included in the list of scientific professional publications of Ukraine by the Order of the Ministry of Education and Science of Ukraine no. 261 by 06.03.2015 (economic sciences).

Journal is registered in the Interational Catalogue of periodicals Ulrichsweb™ Global Serials Directory, Google Scholar, Ukrainian list of journals indexed, «Ukrainika nauko-va», WorldCat, Bielefeld Academic Search Engine (BASE), Universal Impact Factor (UIF), Scientific Indexing Services (SIS).

Published by the decision of the Academic Council of the University of 06.06.2016, the protocol number 10.

Publisher

Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan Dnipro (Dnipropetrovsk)

The certificate subject's publishing DK № 1315 from 31.03.2003

Address of founder

Lazaryan St., 2, Room 253B, Dnipro (Dnipropetrovsk), Ukraine,

and the editorial board

49010 Tel. (0562) 33-58-13, e-mail ubarash@mail.ru,

magazine website pte.diit.edu.ua

Proceedings of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «The Problems of the Transport Economics». – Dnipro (Dnipropetrovsk) : Dnipropetrovsk Nat. Univ. of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2016. – Iss. 11. – 84 p.

UDC 658.5:656.2

The paper describes the results of scientific research in the area of reform of individual modes of transport, improving their competitiveness, the optimization of technological processes and production and business activities, the principles and methods of management of enterprises.

© Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2016

УДК 338.48 (477)Ю. С. БАРАШ¹, Л. В. МАРЦЕНЮК^{2*}¹Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (067) 631 93 02, ел. пошта ubarash@mail.ru^{2*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта rwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826**ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ЕКСКУРСІЙ**

Мета. Для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту автори пропонують розвивати в Україні залізничний туризм. Метою статті є розробка нового підходу до визначення економічної ефективності залізничних екскурсій, який дозволить врахувати всі витрати туристичної компанії під час визначення реального чистого прибутку від туристичних послуг. **Методика.** Автори пропонують нову методику визначення економічної ефективності залізничних екскурсій різної тривалості, яка буде враховувати доходи від додаткових перевезень та витрати на організацію та обслуговування цих подорожей і містить такі складові: витрати на проїзд вузькими залізничними коліями в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді протягом певного періоду; прогнози витрати на оплату екскурсійних поїздок, що входять у туристичну путівку; прогнози витрати на харчування туристів, крім харчування, оплата якого входить в вартість путівки; прогнози витрати на проживання туристів у готелях; прогнози витрати на автомобільні трансфери для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг. **Результати.** У результаті запропонованих авторами заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізницю, підвищення іміджу українських залізниць всередині країни та за її межами, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, відновлення об'єктів культурно-історичного значення, створення нових робочих місць, стримання міграційних процесів у Західній Україні. **Наукова новизна.** У статті авторами вперше розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування у ресторанах та колибах, проживання в готелях, що дозволить підвищити ефективність діяльності туристичних компаній. **Практична значимість.** У результаті використання запропонованої авторами методики можливе підвищення рентабельності діяльності приватних туристичних компаній та державних перевізників.

Ключові слова: залізничний туризм; оглядові екскурсії; туристичний потік; туристичний маршрут; туристичний поїзд; залізничний тур

Вступ

У Радянському Союзі туристичним перевезенням залізничним транспортом приділялася значна увага. Групові перевезення поїздом до місць відпочинку в канікулярний період та на свята були чітко налагоджені. Але виконувалися вони тільки по широкій залізничній колії. Туристичний поїзд формувався із звичайних купейних вагонів з включенням до його складу кількох вагонів-ресторанів.

Управління туристичними пасажирськими перевезеннями здійснювали пасажирські служби окремої залізниці. Вони надавали рухомий склад, забезпечували заправку вагонів водою на

час подорожі, організовували технічний супровід та поточний ремонт рухомого складу, встановлювали необхідне обладнання на місцях стоянки туристичних поїздів.

Сьогодні ПАТ «УЗ» майже не займається туристичними перевезеннями пасажирів, оскільки в компанії не вистачає пасажирських вагонів необхідної якості. Крім того, у сучасних умовах організація туристичних перевезень потребує підвищеного комфорту, більшої швидкості, спеціального рухомого складу, оснащеного вакуумними або біотуалетами, системами кондиціонування повітря, мережею Ін-

тернет, телебаченням, надання послуг з якісного харчування та ін.

Автори вважають за доцільне для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом та залучення інвестицій проводити короткострокові оглядові екскурсії. Вони можуть бути організовані як самим туроператором – власником залізничних колій, так і сторонньою компанією з метою ознайомлення з природою та визначними пам'ятками й заповідними місцями регіону. Загальна тривалість такої екскурсії не повинна перевищувати двох днів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питаннями реформування залізничного транспорту та туристичної галузі займалися вітчизняні вчені В. В. Абрамов [1], Є. С. Альошинський [2], Ю. С. Бараш [3, 4], О. М. Гненний [5], В. Г. Гуляєв [6], А. О. Дергоусова [7], І. М. Писаревський [12], П. О. Пшінько [8], В. І. Стрілець [13], Н. В. Чорненко [15] та іноземні науковці [16–20].

Так, А. О. Дергоусова запропонувала нове визначення терміна «залізничний туризм» та нову класифікацію видів туризму. Крім того, вона розробила новий методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на обчисленні й використанні коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру й ефективної туристичної вартості та дає можливість підвищити конкурентоспроможність залізничних подорожей порівняно з іншими. Також у її наукових дослідженнях визначено найвагоміші фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів [7].

Автори В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі окреслили перспективи розвитку залізничного туризму в Україні на вузькоколійних лініях Закарпаття [8].

О. М. Гненний у статті [5] запропонував методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом. Зокрема, автором доведено доцільність врахування ризику

шляхом коригування ставки дисконту. Під час прогнозування грошових потоків сценаріїв запропоновано враховувати балансування прогнозованих доходів від надання туристичних послуг у межах інвестиційного проекту з прогнозними витратами споживачів відповідних послуг. При цьому кількісна оцінка рівня ризику інвестиційного проекту здійснюється на підставі формування сценаріїв його реалізації за допомогою економіко-статистичних методів. Показником рівня проекту є стандартне відхилення внутрішньої норми доходу за сценаріями. Ставка дисконту інвестиційного проекту визначається на підставі зв'язку вартості капіталу з рівнем ризику.

В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними через низький рівень розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється через незацікавленість інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед шляхів поліпшення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [14].

І. В. Новіцька вважає розвиток туристичних маршрутів одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України та наполягає на дотриманні європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [11].

Безумовно, кожен із вищевказаних вчених зробив свій істотний внесок у дослідження проблем розвитку залізничного транспорту та туристичної галузі, але в їхніх працях недостатньо уваги приділено методикам більш точних розрахунків доходів та витрат компаній, які працюють у сфері туристичних послуг. Саме їм і буде присвячена ця стаття.

Мета

Метою статті є розробка нового теоретико-методичного підходу до визначення економічної ефективності залізничних екскурсій, який дозволить врахувати всі витрати туристичної

компанії при визначенні реального чистого прибутку від туристичних послуг.

Методика

Будь-яка туристична екскурсія вважається прибутковою, якщо витрати на її проведення не перевищують доходу, а рентабельність складає не менше ніж 10–15 % (1).

$$P = D - B, \quad (1)$$

де P – прибуток туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничних коліях, тис. грн;

D – доходи туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничним коліях, тис. грн;

B – витрати туроператора або туристичної компанії на організацію та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничних коліях, тис. грн.

Доходи туроператора або туристичної компанії D напряму залежать від кількості бажаних потрапити на екскурсію та вартості поїздки:

$$D = kt \cdot vk, \quad (2)$$

де kt – прогнозна кількість туристів, які бажують потрапити на екскурсію, чол.;

vk – вартість квитка на оглядову одноденну або дводенну екскурсію, грн.

У вартість квитка потрібно включити витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування, прогнозні витрати на оплату екскурсій, вартість харчування в ресторанах або місцевих колибах, проживання в готелі (при дводенній екскурсії), автомобільні трансфери для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг та планову рентабельність туроператора або туристичної компанії. Реально рентабельність організаторів туристичних перевезень на діючому ринку складає від 10 до 30 %.

Витрати на організацію та проведення оглядових екскурсій залізничними коліями можна розрахувати за допомогою формули

$$B = vzn + \sum_{i=1}^r ve + \sum_{j=1}^m vx + nprg + am, \quad (3)$$

де vzn – витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді, тис. грн;

ve – вартість екскурсій, тис. грн;

vx – вартість харчування туристів, тис. грн;

$nprg$ – вартість проживання в готелі або апартаментях (при дводенній екскурсії), тис. грн;

am – вартість автомобільних трансферів для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг або готелів, тис. грн;

r – кількість визначних пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, до яких буде організовано екскурсії, од.;

m – кількість місць харчування під час проведення екскурсій, од.

Наступним кроком досліджень повинно бути визначення економічної ефективності туристичних подорожей, організованих оператором – власником вузьких залізничних колій.

Результати

Одним із першочергових завдань у контексті розвитку залізничного туризму в Закарпатській області є реконструкція існуючих і будівництво нових об'єктів туристичної інфраструктури, ремонт колій, оновлення рухомого складу. Цим разом з інвесторами буде займатися Львівська залізниця. Таким чином буде організовано приватно-державне партнерство. Залежно від частки участі в туристичному бізнесі учасники будуть отримувати дивіденди. Планується, що кошти буде залучено в результаті проведення короткострокових оглядових екскурсій (до двох діб), самостійних багатоденних екскурсійних поїздок і комбінованих багатоденних екскурсійних поїздок, організованих туристичними операторами інших регіонів України та країн Європи у співпраці з власниками вузькоколійної залізниці.

Висновки

Прибуток від вказаних самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей можна визначити за формулою (1). При цьому також потрібно врахувати доходи від додаткових перевезень ddn та витрати на організацію та обслуговування цих подорожей, які містять такі складові:

1. Витрати на проїзд по вузьких залізничних коліях у прямому та зворотному сполученні з

урахуванням харчування в поїзді протягом року будуть визначатися за формулою (4). Величина їх залежить від витрат на організацію основних перевезень залізницею протягом року та кількості додаткових поїздок протягом всього відпочинку. Для цього вартість проїзду кожного туриста, крім основної подорожі, буде оплачуватися за талонами як додаткові послуги.

$$взн = овн + кдп \cdot втал, \quad (4)$$

де *овн* – витрати на організацію основних перевезень залізницею протягом року, тис. грн;

кдп – прогнозна кількість додаткових перевезень залізницею протягом року, що не входить до витрат з основної поїздки, од.;

втал – витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки залізничною колією під час відпочинку, тис. грн.

2. Прогнозні витрати на оплату екскурсійних поїздок протягом року, що входять в туристичну путівку (при певному наборі поїздок на екскурсії), можна розрахувати за формулою

$$ве = \sum_{i=1}^r ке_i \cdot ве_i, \quad (5)$$

де *ке_i* – прогнозна кількість *i*-х екскурсій протягом року до певної історичної пам'ятки, озера, на відпочинок тощо, од.;

ве_i – вартість однієї *i*-ї екскурсії до певної історичної пам'ятки, озера, на відпочинок тощо, тис. грн.

3. Прогнозні річні витрати на харчування туристів у ресторанах, колибах тощо *вх*, крім харчування в готелях, оплата якого входить у вартість путівки, можна розрахувати за формулою

$$вх = \sum_{j=1}^m кх_j \cdot вх_j, \quad (6)$$

де *кх_j* – прогнозована кількість відвідувачів *j*-го ресторану, колиби тощо протягом року, од.;

вх_j – середня вартість одного відвідування *j*-го ресторану, колиби тощо, тис. грн.

4. Прогнозні річні витрати на проживання туристів у готелях з різною кількістю зірок *нрг* можна розрахувати за формулою

$$нрг = \sum_{z=1}^p кг_z \cdot вг_z, \quad (7)$$

де *кг_z* – прогнозована кількість відпочиваючих *z*-го готелю тощо протягом року, од.;

вг_z – середня вартість проживання одного відпочиваючого *z*-го готелю тощо, тис. грн.

5. Прогнозні річні витрати на автомобільні трансфери для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг можна розрахувати за формулою

$$ат = кт \cdot цат + кдв \cdot вттр, \quad (8)$$

де *цат* – витрати на організацію трансферних автобусних перевезень протягом року, що входять у вартість путівки, тис. грн;

кдв – прогнозна кількість додаткових автоперевезень за талонами протягом року, що не входять до витрат путівки, од.;

вттр – витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки автомобільним транспортом під час відпочинку, тис. грн.

Таким чином, витрати на організацію та проведення самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням вузьких колій можна розрахувати за допомогою формули

$$В = взн + \sum_{i=1}^r ве + \sum_{j=1}^m вх + нрг + ат, \quad (9)$$

Наукова новизна та практична значимість

У статті авторами вперше розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування в ресторанах та колибах, проживання в готелях, що дозволить підвищити ефективність діяльності туристичних компаній.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. В. Історія туризму : підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 294 с.

2. Альошинський Є. С. Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів / Є. С. Альошинський, Є. І. Балака, Г. О. Сіваконева, С. О. Світлична // Матеріали дев'ятої Міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнар. трансп. коридорів та єдиної трансп. системи України». – Коктебель : УкрДАЗТ, 2013. – С. 87–89.
3. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
4. Бараш Ю. С. Класифікація туристичних подорожей по вузьких коліях / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Матеріали V Міжнародної науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», 29 вересня – 2 жовтня 2015 року, м. Кам'янець-Подільський. – Київ, 2015. – С. 8–11.
5. Гненний О. М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом / О. М. Гненний // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
6. Гуляев В. Г. Организация туристических перевозок / В. Г. Гуляев. – Москва : Финансы и статистика, 2001. – 512 с.
7. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А. О. Дергоусова. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.
8. Кузнецов В. Г. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко та ін. // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – №4(58). – С. 23–33.
9. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – № 6(54). – С. 41–52.
10. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – Вип. 47. – С. 24–32.
11. Новіцька І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України / І. В. Новіцька // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 41. – С. 114–117.
12. Писаревський І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
13. Стрілець В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – 2011. – Вип. 2. – С. 114–117.
14. Хаустова В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні / В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова // Проблеми економіки. – 2010. – № 2. – С. 28–33.
15. Чорненька Н. В. Організація туристичної індустрії : навч. посіб. / Н. В. Чорненька. – Київ : Атіка, 2006. – 264 с.
16. Bekhet H. A. Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach. / H. A. Bekhet // International Business Research. – 2010. – 3 (1). – P. 107–130.
17. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol // Journal of Transport Geography. – Vol. 36, April 2014. – P. 1–11.
18. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. – 2014. – 20 (1). – P. 171–194.
19. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // Annals of Tourism Research. – 2011. – 38 (2). – P. 630–650.
20. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. – 2014. – 40. – P. 126–136.

Ю. С. БАРАШ¹, Л. В. МАРЦЕНЮК^{2*}

¹Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (067) 631-93-02, эл. почта ubarash@mail.ru

^{2*}Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (093) 934-18-03, эл. почта rwinform1@rambler.ru

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЭКСКУРСИЙ

Цель. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта авторы предлагают развивать в Украине железнодорожный туризм. Целью статьи является разработка нового теоретико-методического подхода к определению экономической эффективности железнодорожных экскурсий, с помощью которого можно было бы учесть все расходы туристической кампании для определения реальной чистой прибыли от туристических услуг. **Методика.** Авторы предлагают новую методику определения экономической эффективности железнодорожных экскурсий, которая будет учитывать доходы от дополнительных перевозок и расходы на организацию и обслуживание этих путешествий, которые включают следующие составляющие: расходы на проезд по узким железнодорожным путям в прямом и обратном сообщении с учетом питания в поезде в течение расчетного периода; прогнозные расходы на оплату экскурсионных поездок, входящих в туристическую путевку; прогнозные расходы на питание туристов, кроме питания, оплата которого входит в стоимость путевки; прогнозные расходы на проживание туристов в отелях; прогнозные расходы на автомобильные трансферы для доставки туристов от железной дороги или гостиниц к местам предоставления туристических услуг. **Результаты.** В результате предложенных авторами мероприятий ожидается рост пассажиропотока на железной дороге, повышение имиджа украинских железных дорог внутри страны и за ее пределами, привлечение дополнительных средств на обновление устаревшей инфраструктуры и подвижного состава, восстановление объектов культурно-исторического значения, создание новых рабочих мест, сдерживание миграционных процессов в Западной Украине. **Научная новизна.** В статье авторами впервые разработан теоретико-методический подход к определению экономической эффективности краткосрочных железнодорожных экскурсий, самостоятельных и комбинированных многодневных туристических путешествий с использованием существующих железнодорожных путей, учитывающий расходы на перевозку туристов по железной дороге, автомобильные трансферы, стоимость всех видов экскурсий, питание в ресторанах, проживание в отелях, что позволит повысить эффективность деятельности туристических компаний. **Практическая значимость.** В результате использования предложенной авторами методики возможно повышение рентабельности деятельности частных туристических кампаний и государственных перевозчиков.

Ключевые слова: железнодорожный туризм; обзорные экскурсии; туристический поток; туристический маршрут; туристический поезд; железнодорожный тур.

Yu. S. BARASH¹, L. V. MARTSENIUK^{2*}

¹Dep. «Accounting, auditing and intellectual property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (067) 631-93-02, e-mail ubarash@mail.ru

^{2*}Dep. «Economics and management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934-18-03, e-mail rwinform1@rambler.ru

IDENTIFY COST-EFFECTIVE RAIL EXCURSIONS

The purpose. To improve the competitiveness of rail transport authors propose to develop in Ukraine railway tourism. The aim of the paper is the development of new theoretical and methodological approach to the determination of the cost-effectiveness of rail trips, with which it would be possible to take into account all the costs of tourism campaigns to determine the actual net income from tourism services. **Methods.** The authors propose a new method for determining the cost-effectiveness of rail excursions. It will take into account the revenues from additional transportation and organization and maintenance costs of these journeys. Additional costs include: travel expenses through the narrow railway tracks in the forward and reverse communication with regard to the power train; projected costs to pay for excursions, included in the trip ticket; projected expenses for food tourists; projected living expenses of tourists in hotels; projected costs of road transport to transport tourists from the railway hotels or to places of tourist services. **The results.** As a result of research activities proposed by the authors is expected to increase passenger traffic on the railroad, improving the image of Ukrainian railways within the country and abroad, to attract additional funds to upgrade outdated infrastructure and rolling stock, restoration of objects of cultural and historical significance, the creation of new jobs, curb migration processes in western Ukraine. **Scientific novelty.** In the article the authors first developed a theoretical and methodological approach to the determination of the economic efficiency of short rail trips, independent and combined multi-day hiking trips, using existing railway lines, which takes into account the cost of transportation of tourists by rail, road transfers, the cost of all kinds of excursions, meals in restaurants, accommodation in hotels. This will increase the efficiency of the tourism companies. **The practical significance.** As a result, the authors proposed the use of a technique may increase the profitability of private tourist campaigns and public carriers.

Keywords: railway tourism; sightseeing tours; the flow of tourists; a tourist route; tourist train; train tour.

Надійшла до редколегії 22.02.2016.

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

УДК 656.339.9:338

В. І. КОПИТКО^{1*}, О. В. ОРЛОВСЬКА¹

¹Каф. гуманітарної та соціально-економічної підготовки, Львівська філія Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. І. Блажкевич, 12а, Львів, Україна, 79052, (032) 267-99-74, ел. пошта dekan-1f@mail.ru

ТЕНДЕНЦІ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В ЗАХІДНОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

Мета. Метою дослідження є розгляд можливостей використання транспортної складової, зокрема залізничного транспорту, під час здійснення туристичних подорожей у Західному регіоні України, а також формулювання завдань транспорту з урахуванням наявних можливостей щодо обслуговування потенційних клієнтів туристичної галузі з дотриманням європейських стандартів. **Методика.** Методичною основою дослідження є праці вітчизняних вчених з функціонування залізничного туризму та туристичної діяльності в регіонах України. **Результати.** У Західному регіоні України розвиток залізничного туризму й комерційна діяльність, пов'язана з цим напрямком, мають серйозні перспективи, оскільки в нашій країні є багато рекреаційних ресурсів та добре розвинена мережа залізниць, що надає можливість організації різноманітних за формою та змістом залізничних турів. У цьому контексті доречно розглянути методику організації транспортного туризму на принципах бенчмаркінгу. **Наукова новизна.** На основі виконаних досліджень доведено, що саме залізнична галузь може забезпечити комфортну та безпечну подорож, створює умови для організації туристичних маршрутів з метою ознайомлення з краєвидами Західного регіону, гарантуючи своєчасне виконання графіка руху поїздів, а також пропонуючи систему знижок, що дозволяє потенційним клієнтам заощадити на подорожі. **Практична значимість.** Запропоновані автором положення дають можливість для подальшого розвитку послуг транспортного туризму, що позитивно впливатиме на туристичну галузь у цілому, дозволять гармонізувати структуру туристичних пакетів, забезпечити задоволення споживчого попиту, розвиток нових форм туризму, транспортну доступність нових туристичних напрямків і сприяти економічному розвитку регіонів та держави.

Ключові слова: транспортний туризм; залізничний туризм; бенчмаркінг; туристичні послуги; туристичні пакети; регіональні туристичні комплекси; залізнична інфраструктура.

Постановка проблеми

Розвиток туризму в рекреаційних регіонах формує багатосторонній характер взаємозв'язків з різними сферами економіки цих регіонів. Тому туристичний бізнес позитивно впливає на соціально-економічне зростання в цих регіонах, сприяючи поповненню бюджетів різного рівня, стимулюючи розвиток супутніх і пов'язаних з туризмом і рекреацією напрямів економічної діяльності. З впровадженням транспортного туризму в Західному регіоні набувають актуальності питання пошуку основних і додаткових туристичних маршрутів, знаходження принципово нових для нашої країни видів організації туристичного дозвілля населення з метою ознайомлення з історією та культурою місцевості.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питання транспортного туризму, у т. ч. залізничного, вивчалися у Європі давно. На сього-

дні проблеми транспортного забезпечення туризму на державному та регіональному рівнях досліджували Ю. Бараш, Р. Вернигора, О. Гарбера, Т. Гордієнко, Р. Коробйова, А. Кравченко, О. Пшінько, О. Ясенцов [1–6] та ін.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Рациональне використання природно-рекреаційних можливостей Західного регіону та пошук цікавих для споживачів маршрутів для подорожей цією територією потребують більш детального та глибокого аналізу всіх складових економічної діяльності та резервів, які можливо було б використовувати в ході дослідження. Для реалізації цього заходу необхідною є розробка алгоритмічної схеми, яка б містила практично всі важливі елементи оцінки, аналізу та напрямків подальшої діяльності залізничної галузі в контексті туристичної тра-

транспортної інфраструктури, причому особлива увага повинна приділятися аналізу факторів впливу на процес створення туристичної конкурентоспроможної сфери, успішність якої буде залежати від смаків та пріоритетів споживачів.

Формулювання цілей статті

Метою дослідження є розгляд можливостей використання транспортної складової, зокрема залізничного транспорту, під час здійснення туристичних подорожей у Західному регіоні України, а також формулювання завдань транспорту з урахуванням наявних можливостей щодо обслуговування потенційних клієнтів туристичної галузі з дотриманням європейських стандартів.

Виклад основного матеріалу дослідження

Кожному регіону країни притаманні певні особливості, які залежать насамперед від наявності туристичних ресурсів місцевості, до яких входять природні та історичні надбання країни. Західний регіон України має високий туристичний потенціал, оскільки на його території розташовані як унікальні природні об'єкти, так і численні історико-архітектурні та культурні пам'ятки, що має важливе значення для обміну населення культурними та науковими цінностями, ознайомлення із місцевістю, історією, побутом. Однак зараз практично у всіх регіонах країни виїзні туристичні потоки в кілька разів перевищують внутрішні й в'їзні туристичні потоки.

Залежно від виду ресурсу та мети туристичної подорожі планується маршрут подорожі та підбираються найбільш ефективні засоби пересування туристів, враховуючи їх бажання щодо вибору транспортного засобу.

В Україні розвиток залізничного туризму й пов'язана з цим напрямком комерційна діяльність мають серйозні перспективи, оскільки в нашій країні є багато рекреаційних ресурсів та добре розвинена мережа залізниць, що надає можливість для організації різноманітних за формою та змістом залізничних турів. Зацікавити туристів можуть і самі залізничні об'єкти, а саме: давні будівлі вокзалів, окремі історичні ділянки залізниці, раритетні елементи залізничної інфраструктури та рухомого складу. У той же час в Україні залізничний туризм розвине-

ний недостатньо й обмежується в основному лише перевезенням організованих груп людей до місць відпочинку [1, с. 41].

Індустрія туризму – багатогалузевий виробничий комплекс, який займається забезпеченням умов для подорожей і відпочинку. Туризм є однією з найбільших галузей економіки у світі, що приносить немалий прибуток до бюджетів держав, а для деяких країн, що розвиваються, є основною економічною галуззю. Його частка у світовій торгівлі послугами складає більше 30%. Враховуючи постійне збільшення кількості подорожуючих, туристичний бізнес в Україні має значний потенціал і, як далі зазначає автор [2, с. 70], перспективним напрямком, який необхідно реалізувати в нашій державі, є залізничний туризм, оскільки на сьогоднішній день у ПАТ «УЗ» відсутні кошти для інвестування в залізничну інфраструктуру та рухомий склад.

Розвиток туризму в Україні суттєво впливає на такі сектори економіки, як транспорт, торгівля, зв'язок, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів народного споживання, і є одним з найбільш перспективних напрямків структурної перебудови економіки. Запровадження транспортного туризму в Західному регіоні (Львівська, Закарпатська, Івано-Франківська, Чернівецька, Волинська, Рівненська та Тернопільська області) вимагає особливої уваги при розгляді питання пошуку нових підходів до надання туристичних послуг в Україні.

Як зазначають автори [3, с. 41], збільшення туристичних подорожей залізничним транспортом дозволить:

- підвищити конкурентоспроможність залізничних перевезень;
- популяризувати та створити позитивний імідж залізниць України;
- сприяти розвитку туризму в Україні;
- підвищити економічний потенціал регіонів;
- зменшити рівень безробіття.

Активне використання природних можливостей регіону та пошук цікавих для споживачів маршрутів для подорожей по країні вимагають більш детального та глибокого аналізу регіону, його території, усіх складових його економічного сектора.

Основним підходом до надання ефективної транспортної послуги є розроблення принципо-

во нових для нашої країни видів організації туристичного дозвілля населення з метою ознайомлення з історією та культурою місцевості.

З огляду на те що всі складові туристично-рекреаційної інфраструктури перебувають у неналежному стані, а нерозвиненість будь-якої з них тягне за собою затримку розвитку інших, автор вважає, що головним завданням науковців та адміністрації регіону має стати розробка комплексної програми розвитку інфраструктури. Без цього подальша розбудова галузі відбуватиметься стихійно, що є шкідливим як з економічного боку, так і з погляду забезпечення охорони довкілля, сервісної укомплектованості туризму, самодостатності й прибутковості закладів [4].

Туризм і транспорт є великими міжгалузевими комплексами з розгалуженою структурою, що має велике значення для світового господарства. Однак як транспорт, так і туризм залежні від зовнішнього середовища і фактора сезонності.

Одним із основних факторів, що впливають на розвиток туризму, і є власне транспорт. Під час планування подорожі перед споживачем постає питання вибору транспортного засобу. На практиці діють 5 основних критеріїв конкурентоспроможності вибору транспорту: якість надання послуг; ціна послуги залежно від якості її надання; витрати та рівень маркетингових заходів; дослідження та розвиток нових більш вигідних шляхів туристичних перевезень; сервісне обслуговування.

Впровадження структурної реформи на залізничному транспорті передбачає введення нових додаткових видів діяльності, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів, серед яких і розвиток залізничного туризму [5]. Існуючий зарубіжний досвід свідчить про те, що залізничні компанії беруть активну участь у розвитку туризму й успішно ведуть туристичну діяльність, що підтверджує досвід Німеччини, Швейцарії, Швеції, Іспанії, США, Індії, ПАР та інших країн. Туристична діяльність залізничних компаній в цих країнах приносить їм стійкі доходи, допомагаючи вирішувати існуючі фінансові проблеми.

Розвиток внутрішнього і в'їзного туризму в Україні стримується цілою низкою факторів, до яких можна віднести такі: відсутність комплексного підходу до розвитку туристських пакетів, недостатній розвиток туристичної інфраструк-

тури, застаріла у багатьох випадках готельна мережа, вузький асортимент пропонованих туристичних і супутніх послуг, низька якість сервісу, що створює не зовсім комфортні умови перебування туристів. Також слід звернути увагу на відсутність дієвих механізмів регулювання та підтримки розвитку туризму в регіонах, структурної політики, науково обгрунтованих положень і рекомендацій щодо формування і розвитку раціональної структури регіональних туристичних комплексів.

Розвиваючи залізничний туризм, його організатори стикаються з низкою проблем в організації залізничних подорожей. Оскільки для переміщення на залізничному транспорті турист витрачає досить багато часу, то для пасажира повинні бути створені певні зручності в дорозі: харчування, можливість сну. Автор пропонує такий підхід: спеціальні туристські поїзди повинні складатися хоча б з 7-8 вагонів, тобто орієнтовно в складі тургрупи має бути мінімум 400 осіб. Зібрати таку кількість туристів досить складно. Тому мова в такому випадку йде переважно про перевезення дітей, молоді під час літніх і зимових канікул [6].

Серед видів транспорту саме залізнична галузь може забезпечити комфортну та безпечну подорож, створює умови для ознайомлення з краєвидами Західного регіону, гарантуючи своєчасне виконання графіка руху поїздів, а також пропонуючи систему знижок, що дає можливість потенційним клієнтам зекономити на подорожі. Сукупність усіх цих факторів визначає характер поведінки споживачів туристичних послуг, які можуть бути виражені такими показниками, як туристична активність, ціна готельної послуги, туру. Вибір подорожі залізничним транспортом у межах нашої країни має пріоритет перед іншими видами транспортних туристичних перевезень завдяки можливості перевезення великої кількості туристів на значні відстані із забезпеченням високого рівня комфортності подорожування.

З метою професійного підходу до цього питання доречно використовувати при організації транспортного туризму принципи бенчмаркінгу. Цей підхід сьогодні є актуальним, він сприятиме формуванню позитивного іміджу нашої країни та галузі серед потенційних споживачів, дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничної галузі на ринку туристичних послуг. Тож під час розгляду питання впроваджен-

ня транспортного туризму в Західному регіоні корисним буде аналіз досягнень закордонних фахівців у цій сфері, а також поглиблені методологічні розробки в цьому напрямку з використанням сучасних вітчизняних новітніх технологій. Бенчмаркінг дозволяє оцінити переваги й недоліки цього проекту, проводити пошук потенційних партнерів для якісного надання послуг у комплексі (вибір одного або декількох видів транспорту, місця проживання, умови харчування, оглядові екскурсії тощо). Такий підхід передбачає обмін досвідом в організації транспортного туризму, що потребує активного залучення фахівців, які створюють основу для майбутніх комерційних проектів, методики просування транспортної послуги на туристичному ринку.

Висновки

У Західному регіоні України розвиток залізничного туризму і пов'язана з цим напрямком комерційна діяльність мають серйозні перспективи, оскільки тут є багато рекреаційних ресурсів та добре розвинена мережа залізниць, що дає можливість для організації різноманітних за формою та змістом залізничних турів. Інтерес для туристів можуть становити й самі залізничні об'єкти, а саме: давні будівлі вокзалів, окремі історичні ділянки залізниці, раритетні елементи залізничної інфраструктури та рухомого складу. У той же час в Україні залізничний туризм розвинений недостатньо й обмежується в основному лише перевезенням організованих груп людей до місць відпочинку, що потребує залучення інновацій для формування й розвитку раціональної структури регіональних туристичних комплексів.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку

Подальші дослідження полягатимуть у розробці схем управління розвитком послуг транс-

портної інфраструктури туризму на основі наукових підходів із залученням менеджменту, маркетингу та бенчмаркетингу. Цей підхід дозволить гармонізувати структуру туристичних пакетів, забезпечити задоволення споживчого попиту, сприятиме розвитку нових форм туризму та наданню конкурентоспроможних послуг, дозволить розглянути забезпеченість транспортної доступності нових туристських напрямків і сприятиме економічному розвитку регіонів та держави в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Пшінько О. Перспективи розвитку залізничного туризму в Україні / О. Пшінько, Р. Вернигора, Р.Коробйова // Українські залізниці. – 2014. – № 12 (18). – С. 38–42.
2. Коробйова Р. Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні / Р. Г. Коробйова // Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна «Транспортні системи та технології перевезень» – 2015. – Вип. 10. С. 70–74.
3. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Ясенцов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
4. Гарбера О. Є. Аналіз основних сегментів туристично-рекреаційної інфраструктури Західного регіону України (на прикладі Тернопільської, Чернівецької, Івано-Франківської областей) / О. Є. Гарбера // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua>.
5. Газков В. Н. Залізничний туризм: проблеми та перспективи розвитку [Електронний ресурс] / В. Н. Газков. – Режим доступу: <http://zdt-magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm>
6. Гордиенко Т. В. Проблемы и перспективы развития железнодорожного туризма на Слобожанщине [Электронный ресурс] / Т. В. Гордиенко. – Режим доступа: <file:///D:/Documents/Downloads/1280-2486-1-SM.pdf>

В. И. КОПЫТКО^{1*}, О. В. ОРЛОВСКАЯ¹

¹Каф. гуманитарной и социально-экономической подготовки, Львовский филиал Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. И. Блажкевич, 12а, Украина, 79052, (032) 267-99-74, эл. почта dekan-lf@mail.ru

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА В ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ УКРАИНЫ

Цель. Цель исследования – рассмотрение возможностей использования транспортной составляющей, в частности железнодорожного транспорта, при осуществлении туристических путешествий в Западном регионе Украины, а также определение задач транспорта с учетом имеющихся возможностей по обслуживанию потенциальных клиентов туристической отрасли с выполнением европейских стандартов. **Методика.** Методической основой исследования являются труды отечественных ученых по функционированию железнодорожного туризма и туристической деятельности в регионах Украины. **Результаты.** В Западном регионе Украины развитие железнодорожного туризма и связанная с этим направлением коммерческая деятельность имеют серьезные перспективы, поскольку в нашей стране есть много рекреационных ресурсов и хорошо развита сеть железных дорог, что дает возможность для организации различных по форме и содержанию железнодорожных туров. В данном исследовании следует использовать методику организации транспортного туризма на принципах бенчмаркинга. **Научная новизна.** На основе выполненных исследований доказано, что именно железнодорожная отрасль дает возможность комфортного и безопасного путешествия, создает условия для ознакомления с пейзажами Западного региона, обеспечивая своевременное выполнение графика движения поездов и предлагая систему скидок, которая дает возможность потенциальным клиентам сэкономить на путешествии. **Практическая значимость.** Предложенные автором положения дают возможность для дальнейшего развития услуг транспортной инфраструктуры туризма, что положительно повлияет на туристическую отрасль в целом; позволят гармонизировать структуру туристических пакетов, обеспечить удовлетворение потребительского спроса, развитие новых форм туризма, транспортную доступность новых туристических направлений и способствовать экономическому развитию регионов и государства в целом.

Ключевые слова: транспортный туризм; железнодорожный туризм; бенчмаркинг; туристические услуги; туристические пакеты; региональные туристические комплексы; железнодорожная инфраструктура.

V. I. KOPYTKO^{1*}, O. V. ORLOVSKA¹

¹Kaf. Humanitarian and socio-economic training, Lviv branch of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lviv, Str. I. Blazhkevich, 12a, Ukraine, 79052, (032) 267-99-74, e-mail dekan-lf@mail.ru

TRENDS RAILWAY TOURISM IN THE WESTERN REGION UKRAINE

Purpose. Research of the railway transport using for tourism trips on the Western region of Ukraine. Definition of the main transport's tasks, which are based on opportunities for service of potential tourists and on European standards. **Methodology.** Methodical basis of research are works of Ukrainian scientists about functioning of railway tourism and tourist activity in regions of Ukraine. **Results.** In Western Ukraine railway tourism development and the associated line of business also have serious prospects because in our country there are many recreational resources and well-developed rail network, which allows for a variety of form and content railway tours. Until this issue is appropriate to involve the general principles of vehicle inspection principles tourism benchmarking. **Originality.** Based on studies of rail tourism and related business line Western Ukraine proved that it is the railway industry enables a comfortable and safe travel, creates conditions for acquaintance with the wide geography of tourist routes through landscapes of the Western region, provides timely implementation schedule of trains and offers discounts that enables potential customers to save on travel. **Practical implications.** The suggested author offers can be used for further development of services transport infrastructure of tourism to facilitate the impact on tourism in general, harmonized framework of tourism packages to meet consumer demand, to promote new forms of tourism, to provide transport accessibility of new tourist destinations and to promote the economic development of the regions and states .

Keywords: tourism transport; rail tourism; benchmarking; travel services; travel packages; regional tourist complexes; railway infrastructure.

Надійшла до редколегії 25.05.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та д-ром екон. наук, проф. Скворцовим І. Б.

УДК 656. 225

К. М. РАЗУМОВА*

* Каф. «Облік і аудит», Державний економіко-технологічний університет транспорту, вул. Лукашевича, 19, Київ, Україна, 01032, тел. (044) 591-51-08, ел. пошта ons@ua.fm

ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ЗНАТЬ ПРО МЕНЕДЖМЕНТ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Мета. Проведення аналізу розвитку наукової думки стосовно удосконалення менеджменту пасажирських перевезень. **Методика.** Для розв'язання задач такого класу запропоновано метод групування та аналізу даних. **Результати.** Узагальнюючи найбільш відомі розробки різних наукових шкіл, можна стверджувати, що поняття менеджмент пасажирських перевезень на залізничному транспорті містить п'ять складових, а саме: це сукупність цілей, принципів, функцій, методів і форм управління ними в умовах розвитку транспортного ринку і конкуренції. Визначенню та удосконаленню цих цілей присвячена дана стаття. **Наукова новизна.** Запропоновано для досягнення цілей суб'єктами господарювання в умовах ринку і конкуренції при прийнятті управлінських рішень використовувати нові соціально-економічні принципи (соціально-економічна ефективність, економічна свобода структурних підрозділів, ефективна мотивація робітників, етика поведінки). **Практичне значення.** Для виведення пасажирського комплексу з кризового становища необхідно перевести його діяльність на нові маркетинго-логістичні принципи менеджменту, у яких організація пасажирських перевезень повинна базуватися на даних маркетингових досліджень і логістичних технологіях.

Ключові слова: менеджмент; ефективність; конкуренція; транспорт; пасажирські перевезення.

Постановка проблеми

Сучасна теорія і практика України щодо менеджменту в умовах ринкових відносин вимагає особливої уваги, у першу чергу на рівні основної ланки – підприємства. Практичне використання досвіду в організації менеджменту як наукової системи виробництва є однією з найважливіших умов ефективної та прибуткової діяльності підприємств. Широкий вихід вітчизняних підприємств на світові ринки зумовлює необхідність глибокого вивчення теорії і практики цієї концепції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Першою науковою роботою про менеджмент на залізничному транспорті була монографія професорів А. В. Перепелюка та Г. Д. Ейтутіса «Основи менеджмента на железнодорожном транспорте» [7]. Автори приділили увагу таким важливим питанням: як ефективно управляти підприємствами і об'єднаннями залізничного транспорту з розвитком ринку та конкуренції у сфері перевезень, робіт та послуг;

які при цьому повинні використовуватися цілі, принципи, функції, структура, методи і форми управління; як можна керівникові краще аналізувати різні проблеми в нових умовах і приймати більш обґрунтовані рішення та інші.

У 2012 р. побачив світ електронний навчальний посібник «Маркетинго-логістичний менеджмент в сфері перевезень» (автор проф. І. М. Аксьонов). У посібнику викладено основні загальні принципи менеджменту, сутність, особливості й методи маркетинго-логістичного менеджменту в транспортному комплексі, принципи його використання у сфері перевезень і обґрунтовано його застосування як інструменту підвищення ефективності останніх [2].

Дослідженням якості менеджменту, зокрема визначенням сутності та змісту цього поняття, а також розробкою підходів до оцінки якості управління займається певне коло вчених, серед яких слід виділити таких російських та українських фахівців, як Б. Андрушків, О. Виханський, О. Кузьмін, А. Наумов та ін. [1, 4].

Досвід закордонних залізниць, що працюють на ринку перевезень в умовах твердої конкуренції з автомобільним транспортом, показав, що ефективність менеджменту в цій сфері діяльності забезпечується на основі нової маркетингово-логістичної концепції управління. Така концепція – це перехід від адміністративних до економічних методів менеджменту, до прийняття управлінських рішень, що базуються на достовірних маркетингових даних про потужність і структуру вантажо- і пасажиропотоків, про обсяги попиту на транспортні послуги на напрямках і в транспортних вузлах.

Вклад основного матеріалу

Початок розвитку менеджменту відносять до 1911 р. Саме тоді вийшла перша праця американця У. Тейлора «Принципи наукового управління», у якій управління розглядалося як самостійна наука. Основні ідеї Тейлора одержали назву «тейлоризм».

Визначення поняття «менеджмент» найбільш чітко і просто сформулював провідний теоретик у сфері управління та організації П. Друкер. Суть його така: Управління – це особливий вид діяльності, що перетворює неорганізовану юрбу в ефективну, цілеспрямовану і продуктивну групу. Саме управління більшою мірою, ніж будь-що інше, пояснює найбільший соціальний феномен 20-го століття – вибух освіти. Чим більше висококваліфікованих фахівців, тим більшою мірою залежать вони від оргструктури.

У загальному вигляді менеджмент – це наука, що допомагає перемагати в конкурентній боротьбі, вчить вмінню добиватися поставлених цілей, використовуючи працю, мотиви поведінки та інтелект людей [6]. Мова йде про цілеспрямований вплив на людей з метою перетворення неорганізованих індивідумів у ефективну й продуктивну силу. Іншими словами, менеджмент – це людські можливості, за допомогою яких лідери використовують ресурси для досягнення стратегічних і тактичних цілей суб'єктами господарювання, у тому числі й транспортними [3].

Терміни «управління» і «менеджмент» є синонімами. Однак у класичному розумінні термін «управління» ширший, ніж термін «менеджмент», оскільки застосовується до різних видів людської діяльності, наприклад: управ-

ління автомобілем, літаком та іншими більш складними технічними системами.

Менеджмент – це наука і мистецтво ефективного управління суб'єктами господарювання та їх об'єднаннями в умовах економічної свободи, розвитку ринкових відносин і конкуренції [8]. Очевидно, що в умовах пасажирських перевезень на транспорті, насамперед на залізничному, є свої особливості цієї науки, починаючи з цілей управління.

Однак визначення менеджменту, наведені вище, не розкривають змісту управлінської діяльності. Узагальнюючи найбільш відомі положення різних наукових шкіл, можна стверджувати, що поняття менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті мислиться п'ять складових: сукупність цілей, принципів, функцій, методів і форм управління його підприємствами і об'єднаннями в умовах економічної свободи, розвитку транспортного ринку і конкуренції. Як бачимо, управління починається з формулювання цілей. Правильний їх вибір і реалізація – суть менеджменту. Принципи, функції, методи та форми управління мають сприяти досягненню цілей.

Поняття «менеджер» означає приналежність конкретної особи до професійної управлінської діяльності. Є три визначення поняття «менеджер» [5, 10]:

- а) керівник будь-якої організації (підприємства, фірми та ін);
- б) організатор у будь-якій сфері людської діяльності, включаючи транспорт, спорт, мистецтво і т. д.;
- в) спеціаліст з управління.

Якщо обмежитися тільки першим визначенням, то в Україні всі керівники – менеджери, так вважають окремі особистості. Однак у тому й проблема, що з переходом до економічної самостійності різних організацій, з розвитком ринку й конкуренції потрібний інший спосіб мислення, нові знання, моральні норми, інший практичний досвід для ефективного управління.

Варто мати на увазі, що є професії, які може освоїти будь-яка людина незалежно від даних їй природою психофізичних характеристик. Проте існують професії, для яких, крім професійних знань, обов'язковою є наявність певних психофізіологічних властивостей. До цих професій належить і професія менеджера. Тому не випадково в економічно розвинутих країнах

заповзятливі люди (менеджери) вважаються золотим фондом нації. Результати підтверджені практикою.

Тобто управлінська робота є тим видом людської діяльності, які вимагають специфічних людських якостей, що роблять конкретну особу професійно придатною, а їх відсутність – професійною непридатною до роботи на посаді менеджера.

Менеджер – самостійна професія з власними професійно-специфічними інструментами й навичками, що явно відрізняються від інструментів інших професій [9]. Сприятимому, щоб результати досягалися самими співробітниками, може тільки менеджер, а всі інші фахівці (наприклад, лікар, бухгалтер, продавець, юрист й ін) виконують конкретні завдання (але тільки завдання!) керівника. Останнім часом почали впроваджувати комплексне застосування маркетингу й логістики як нового виду менеджменту – маркетинго-логістичного.

Доцільно звернути увагу на те, що менеджер – це людина, суб'єкт управління, що працює в деякій оргструктурі господарювання, професійний керівник, представник особливої професії, а не просто економіст-бухгалтер, який займається управлінською діяльністю.

Залізничний транспорт – дуже капіталомістка галузь народного господарства. Тут робота оргструктур, особливо станцій, локомотивних та вагонних депо, підприємств з перевезень вантажів і пасажирів, технологічно нерозривно пов'язана. Затримки поїздів, браки з різних причин на одних ділянках залізничної мережі швидко починають відбиватися на обсягах та якості роботи інших ділянок і виробничих структур. Також зв'язок існує і в економічній ефективності. Відмінності лише в тому, що затримки й порушення графіка руху, графіків виробництва робіт можна спостерігати безпосередньо, а взаємна залежність оргструктур залізничного транспорту в економічній ефективності вимагає спеціальних розрахунків, аналізу та оцінки кінцевих результатів діяльності. У цьому зв'язку менеджмент як наука і мистецтво управління на залізничному транспорті потребує спеціальних досліджень і розробок, окремої підготовки керівників та персоналу.

На залізничному транспорті менеджер – це керівник підприємства чи об'єднання, що має спеціальну підготовку в галузі управління транспортним виробництвом в умовах розвинено-

му ринку перевезень, робіт, послуг і конкуренції [9]. Можна сміливо стверджувати, що криза, яка вибухнула в економіці України і у транспортній галузі, це наслідок низької кваліфікації керівників (менеджерів), відсутності у них нових знань і досвіду.

Менеджерами (фахівцями з управління) в нових умовах розвитку ринкових відносин повинні бути не тільки перші керівники галузі, залізниць, великих станцій, вокзалів, депо, ремонтних та інших підприємств залізничного та інших видів транспорту, але й їх заступники, керівники численних служб, відділів, виробничих підрозділів (цехів, ділянок, змін тощо).

Якщо уважно вивчати закордонний досвід, то можна побачити, що менеджери найбільше звертають увагу на чесність і порядність у ділових стосунках з підприємцями і бізнесменами при укладанні та реалізації угод один з одним. Причому чим вище положення кожного з них у бізнесовому колі, тим суворіше витримується ця норма.

Аналіз економічної сторони такої соціальної, морально етичної норми або загального правила дозволяє зробити висновок про те, що в умовах ринку це вигідно. Чесність всіх страхує від імовірності обману, прискорює укладання та реалізацію угод, а отже, і оборот капіталу в частині якнайшвидшого просування продукції до споживача, збільшує обсяги її реалізації, доходи і прибуток кожного учасника виробництва і збуту продукції. Тому за кордоном з порушниками зазначеного принципу обходяться жорстко: з ними припиняють співпрацю або вимагають попередньої оплати, що різко знижує конкурентоспроможність та ефективність суб'єкта господарювання.

З вищевикладеного випливає, що досягнення запланованих цілей суб'єктами господарювання й об'єднаннями залізничного транспорту в умовах ринку і конкуренції потребує від керівників усіх рівнів прийняття і використання таких соціально-економічних принципів [4]:

- прагнення отримати максимальну соціально-економічну ефективність роботи залізничного транспорту України;
- право юридичної особи та принцип максимальної економічної (але не технологічної) свободи галузевих лінійних підприємств, їх рівноправності у відносинах із замовниками перевезень, робіт, послуг і між собою, з підприємствами інших видів транспорту;

- захисту підприємств та об'єднань, окремих колективів залізничного транспорту від незаконних та необґрунтованих дій вищих органів управління;

- високої зацікавленості керівників та колективів підприємств у отриманні доходів та прибутку, а також повної відповідальності за недоліки і браки в реалізації єдиних технологічних процесів (принцип ефективної мотивації);

- чесності та порядності в ділових відносинах, у тому числі з урядом і адміністраціями регіонів.

Перехід до таких принципів у сфері пасажирських перевезень потребує їх осмислення і засвоєння кожним членом цього сегменту ринку транспортних послуг. Для призначення на посаду керівника транспортних суб'єктів господарювання сфери перевезень необхідно попередньо дослідити тип особистості та її якості. Тільки після цього можна докладно відповісти на запитання придатності конкретного спеціаліста на призначення менеджером. Такі дослідження проводять психологи менеджменту. Можна і шляхом самоаналізу, за допомогою тестів, отримати цікаву інформацію для оцінки своїх можливостей на роль менеджера. Менеджментом в Україні оволодіває все більша кількість людей. І це не випадково, оскільки з'явилася велика кількість організацій різних форм власності, якими потрібно ефективно керувати.

Економічні результати будь-якого виду транспорту або його конкретного суб'єкта господарювання прямо визначає професійна підготовка менеджерів і особливо менеджерів вищої ланки. Для того щоб організувати ефективну діяльність менеджерів виду транспорту або транспортної організації (пасажирської), крім бездоганного знання технології процесу основної діяльності, повинен володіти мистецтвом підприємницької діяльності, гнучкістю, швидкістю реагування на запити ринку, здібностями мобілізувати колектив, здібностями до творчості та підприємництва. Тільки кваліфікований менеджер, як правило, забезпечує успіх. Призначення в Україні на вищі посади транспортної галузі некомпетентних фахівців гальмує розвиток як цієї галузі, так і розвиток економіки країни в цілому.

Якщо керівник виявляє велику турботу про своїх працівників, то рівень їх задоволеності зростає, що веде до збільшення продуктивності.

З того часу і дотепер зусилля управлінських наук спрямовані на те, щоб вишукати резерви людських ресурсів.

Вчені поки не прийшли до єдиної думки щодо менеджменту: це наука чи мистецтво? Якщо взяти до уваги, що керувати часто доводиться складними громадськими системами, що безперервно змінюються, то стає очевидним, що неможливо створити науку, яка дає відповіді на всі випадки життя.

Однак при правильному використанні теоретичні знання щодо особливостей виробничого й підвищеного ступеня транспортного процесу допомагають керівнику передбачити, що ймовірно може статися, а також приймати більш доцільні рішення і уникати помилок.

Щоб приймати ефективні рішення щодо економіки пасажирських перевезень і досягати успіху, менеджер, який працює в цій галузі, повинен досконало знати технологію процесу перевезень, особливості економіки транспортної галузі й ін.

Висновки

Для виведення пасажирського комплексу (як і вантажного) з кризового становища необхідно перевести його діяльність на нові маркетинго-логістичні принципи менеджменту, у яких організація пасажирських перевезень повинна базуватися на базі даних маркетингових досліджень і логістичних технологіях. В основу діяльності необхідно поставити постійне вивчення ринку пасажирських перевезень в умовах реальної конкуренції – як на міжгалузевому, так і на внутрішньогалузевому рівнях. Без чітких і достовірних даних про закономірності розвитку й зміни ринку перевезень в Україні й у суміжних державах у цей період не можливо реально планувати оптимальну стратегію і тактику менеджменту й розвиток пасажирських перевезень, а отже, не можна одержати максимум прибутку.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Андрушків Б. М. Основи менеджменту / Б. М. Андрушків, О. Є. Кузьмін. – Львів : Світ, 1995. – 296 с.
2. Аксьонов І. М. Маркетинго-логістичний менеджмент в сфері перевезень : навчальний посібник / І. М. Аксьонов. – Київ : Основа, 2012 – 288 с.

3. Аксенов И. М. Маркетинг на объектах транспорта : монография / И. М. Аксенов. – Нежин : ООО «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2006. – 336 с.
4. Виханский О. С. Менеджмент : учебник / О. С. Виханский, А. И. Наумов. – 3-е изд. – Москва : Гардарина, 1999. – 528 с.
5. Гаевський Б. А. Основи науки управління : навч. посібник / Б. А. Гаевський. – К.: МАУП. – 1997. – 112 С.
6. Осовська Г. В. Основи менеджменту : підручник / Г. В. Осовська, О. А. Осовський. – Київ : Кондор, 2006. – 661 с.
7. Перепелюк А. В. Основи менеджмента на железнодорожном транспорте / А. В. Перепелюк, Г. Д. Ейтутис. – Днепропетровск : Континет, 1996. – 182 с.
8. Пушкар Р. М., Тарнавська Н. П. Менеджмент: теорія та практика : підручник / Р. М. Пушкар, Н. П. Тарнавська. – 2-ге вид., перероб і доп. – Тернопіль : Карт-бланш, 2003. – 490 с.
9. Разумова К. М. Системний економічний аналіз у менеджменті пасажирських перевезень : монографія / К. М. Разумова. – Київ : Кондор-Видавництво, 2014. – 240 с.
10. Соболев С. М. Менеджмент : навч.-метод. посібник для самостійного вивчення дисципліни / С. М. Соболев, В. М. Багацький. – Київ : КНЕУ, 2005. – 225 с.

Е. Н. РАЗУМОВА *

* Каф. «Учет и аудит», Государственный экономико-технологический университет транспорта, ул. Лукашевича, 19, Киев, Украина, 01032, тел. (044) 591-51-08, эл. почта ons@ua.fm

ЭВОЛЮЦИЯ НАУЧНЫХ ЗНАНИЙ О МЕНЕДЖМЕНТЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Цель. Анализ развития научной мысли по усовершенствованию менеджмента пассажирских перевозок. **Методика.** Для решения задач такого класса предложен метод группировки и анализа данных. **Результаты.** Обобщая наиболее известные разработки различных научных школ, можно утверждать, что понятие менеджмента пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте содержит пять составляющих, а именно это совокупность целей, принципов, функций, методов и форм управления ими в условиях развития транспортного рынка и конкуренции. Определению и совершенствованию этих целей посвящена данная статья. **Научная новизна.** Предложено для достижения целей субъектами хозяйствования в условиях рынка и конкуренции при принятии управленческих решений использовать новые социально-экономические принципы (социально-экономическая эффективность, экономическая свобода структурных подразделений, эффективная мотивация работников, этика поведения). **Практическое значение.** Для вывода пассажирского комплекса из кризисного положения необходимо перевести его деятельность на новые маркетинго-логистические принципы менеджмента, в которых организация пассажирских перевозок должна базироваться на данных маркетинговых исследований и логистических технологиях.

Ключевые слова: менеджмент; эффективность; конкуренция; транспорт; пассажирские перевозки.

K. N. RAZUMOVA *

*Dep. «Accounting and audit», The State Economic-technological Transport University, Lukashevich St., 19, Kyiv, Ukraine, 01032, tel. (044) 591-51-08, e-mail ons@ua.fm

SYSTEM ANALYSIS OF DETERMINATION OF OPTIMUM LEVEL OF TARIFFS

Purpose. Scientific works research about improving passenger traffic management. **Methodology.** The method of group and the analysis of data is offered for the solution of such problems. **Results.** After studying the works of different scientific schools we can claim that the concept management of passenger traffic on railway transport contains five components. There are purposes, principles, functions, methods and the forms of government them in the conditions of development of the transport market and the competition. This article is devoted to definition and improvement of these purposes. **Originality.** It is offered for goal achievement by subjects of managing in market conditions and the competition in case of acceptance of management decisions to use the new social and economic principles (social and economic efficiency, economic freedom of structural divisions, effective motivation of workers, ethics of behavior). **Practical implications.** For a conclusion of a passenger complex from a crisis situation it is necessary to transfer its activities to the new marketingo-logistic principles of management in which the organization of passenger traffic shall be based on data of marketingo-researches and logistic technologies.

Keywords: management; efficiency; competition; transportation; passenger transportation.

Надійшла до редколегії 25.02.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Міщенком М. І. та д-ром екон. наук, проф. Аксьоновим І. М.

УДК: 338.47:656.2

О. Є. ЗІЦЬ*

*Каф. «Економіка та підприємництво», Державний економіко-технологічний університет транспорту, вул. М. Лукашевича, 19, м. Київ, Україна, 03049, тел.: +38(044) 591-51-18, +38(044) 245-46-88, ел. пошта eitutis@detut.edu.ua

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ВИКОРИСТАННЯ ІНВЕНТАРНОГО ПАРКУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Мета. У статті окреслена оцінка використання інвентарного парку вантажних вагонів на основі матричного підходу, суть якого полягає у визначенні вертикальних ієрархічних рівнів показників, а також у горизонтальному розподілі показників ефективності експлуатації вантажних вагонів за вантажопідйомністю, пробігом і часом. **Результати.** Розроблена схема залежності показників використання вагонів дозволяє визначити алгоритм відповідних розрахунків, що дає можливість проведення системної та об'єктивної оцінки ефективності роботи інвентарного парку вантажних вагонів. Обґрунтовано, що найвищим першим вертикальним рівнем є показник продуктивності вагона, який інтегрує всі якісні показники використання вантажних вагонів. **Практична значимість.** З метою наочного представлення суті запропонованої методики в статті проаналізовано вплив якісних показників залізниць України на продуктивність вантажного вагона.

Ключові слова: матричний підхід; вертикальний ієрархічний рівень; інвентарний парк вантажних вагонів; продуктивність вагона; середній обіг вантажного вагона; елементи часу середнього обігу вантажного вагона.

Постановка проблеми

Успіх розвитку транспортної системи країни залежить від ефективної діяльності залізничного транспорту, що є необхідною умовою забезпечення економічного і соціального розвитку та зміцнення обороноздатності держави. Впровадження заходів щодо реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки спрямоване на удосконалення всіх видів економічної діяльності, раціональне використання основних засобів, насамперед рухомого складу.

Для аналізу ефективності експлуатації інвентарного парку вантажних вагонів на залізницях України функціонує система показників, які оцінюють якість роботи рухомого складу, але вона є недосконалою. Багато факторів, які впливають на результат використання інвентарного парку вантажних вагонів, не враховуються, а якщо враховуються, то допускаються випадки подвійного обліку.

Саме тому виникає необхідність у розробці такої методики оцінки ефективності експлуатації інвентарного вантажного парку, яка б була об'єктивною та зрозумілою.

Аналіз останніх досліджень

Серед закордонних дослідників ефективність і управління експлуатаційною діяльністю залізниць у своїх працях розглядали В. Г. Галабуда, Б. М. Лапідус, М. М. Толкачова, Д. А. Мачерет, М. П. Терешина, Т. С. Хачатуров та інші.

Ефективність використання рухомого складу достатньо широко висвітлені в роботах вітчизняних дослідників Ю. Ф. Кулаєва, Г. Д. Ейтутіса, Ю. С. Бараша, М. В. Макаренка, В. І. Пасечніка, В. К. Мироненка, В. В. Габи та інших.

Відсутність системного та об'єктивного аналізу ефективності експлуатації інвентарного парку вантажних вагонів в умовах реформування залізниць країни зумовлює мету та завдання цієї публікації.

Мета

Системне дослідження впливу якісних показників використання інвентарного парку вантажних вагонів на продуктивність вантажного вагона за 2013-2014 роки.

Виклад основного матеріалу дослідження

Нові економічні відносини, які формуються у сфері господарської діяльності залізничного транспорту країни, вимагають вдосконалення оцінки ефективності експлуатації основних засобів, оскільки результати роботи залізниць залежать у першу чергу від якості використання рухомого складу. Значна роль у цьому належить апарату управління вагонним парком через систему якісних показників [3, 7].

Існуюча нині методика визначення впливу якісних показників на продуктивність вантаж-

ного вагона є недосконалою, багато факторів не враховуються, а якщо враховуються, то допускаються випадки подвійного обліку [2].

З метою усунення зазначених недоліків пропонується здійснювати оцінку використання інвентарного парку вантажних вагонів на основі матричного підходу, суть якого полягає в розподілі якісних показників як по горизонталі (використання за потужністю та часам і пробігом), так і по вертикалі, де передбачені ієрархічні рівні (від 1 до 4 рівнів) показників (рис. 1) [1].

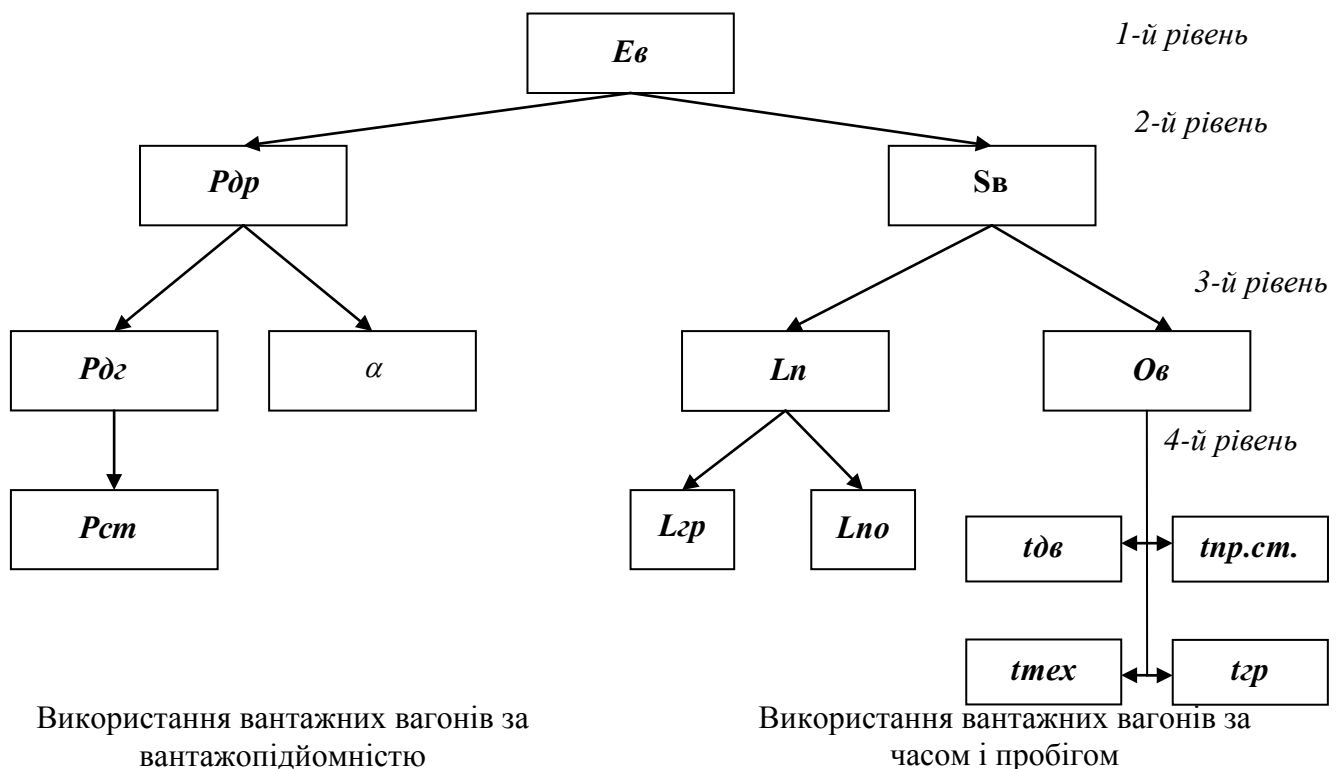


Рис. 1. Залежність показників використання вагонного парку:

E_v – продуктивність вагона; P_{dp} – динамічне навантаження вагона робочого парку; P_{dg} – динамічне навантаження завантаженого вагона; P_{st} – статистичне навантаження; α – частка порожнього пробігу від завантаження, %; S_v – показник середньодобового пробігу; L_n – повний рейс вагона; O_v – обіг вагона; L_{zr} – навантажений рейс вагона; t_{dv} – час перебування вагона в русі; $t_{pr.st.}$ – час перебування на проміжних станціях

Для наочного розгляду запропонованої методики виконано порівняльний аналіз викорис-

тання вагонного парку за 2013-2014 роки за деякими показниками згідно з рис. 1, табл. 1.

Таблиця 1

Показники використання вагонного парку за 2013 і 2014 рр.

Роки	Показники									
	$E_{\bar{v}}$, ткм нетто	$P_{\partial p}$, т	$P_{\partial \bar{v}}$, т	$P_{\bar{c}m}$, т	$S_{\bar{v}}$, км	$O_{\bar{v}}$, дів	$L_{\bar{l}}$, км	$L_{\bar{e}p}$, км	% порожнього пробігу вагона до загального	% порожнього пробігу вагона до завантаженого
2013	4188	37,47	62,85	64,13	111,7	7,55	843,4	502,8	40,4	67,7
2014	3901	37,97	63,32	64,33	102,7	8,66	890,2	533,8	40,0	66,8

Найвищий (1-й рівень) складає показник середньодобової продуктивності вагона ($E_{\bar{v}}$), що інтегрує всі показники показників рівнів і є комплексним показником використання вагонного парку.

Зазначимо, що продуктивність вагона у 2014 році зменшилась відносно цього показника у 2013 році.

$$\Delta E_{\bar{v}} = 3901 - 4188 = -287 \text{ ткм нетто} \quad (1)$$

Установлюємо за рахунок якого показника і якою мірою відбулося це зменшення.

Продуктивність вагона залежить від динамічного навантаження на робочий вагон ($P_{\partial p}$) і середньодобового пробігу вантажного вагона ($S_{\bar{v}}$) і розраховується за формулою

$$E_{\bar{v}} = P_{\partial p} \cdot S_{\bar{v}} \quad (2)$$

Розглянемо вплив нижчого показника методом взаємного виключення.

Визначаємо приріст (зменшення) $\Delta E_{\bar{v}}$ за $S_{\bar{v}}$:

$$\Delta E_{\bar{v}} (\text{від } S_{\bar{v}}) = P_{\partial p}^{13} (S_{\bar{v}}^{14} - S_{\bar{v}}^{13}), \quad (3)$$

$$\Delta E_{\bar{v}} (\text{від } S_{\bar{v}}) = 37,47 (102,7 - 111,7) = -337,2 \text{ ткм},$$

тобто за рахунок зменшення $S_{\bar{v}}$ на 9 км продуктивність вагона зменшилась на 337,2 ткм.

Визначаємо приріст (зменшення) $\Delta E_{\bar{v}}$ за рахунок $P_{\partial p}$:

$$\Delta E_{\bar{v}} (\text{від } P_{\partial p}) = S_{\bar{v}}^{13} (P_{\partial p}^{14} - P_{\partial p}^{13}), \quad (4)$$

$$\Delta E_{\bar{v}} (\text{від } P_{\partial p}) = 111,7 (37,97 - 37,47) = +55,9 \text{ ткм},$$

тобто за рахунок збільшення $P_{\partial p}$ на 0,5 т продуктивність вагона збільшилась на 55,9 ткм.

Отже, визначаємо загальний результат впливу двох показників:

$$\Delta E_{\bar{v}} \text{ розрах.} = 55,9 - 337,2 = -281,3 \text{ ткм.} \quad (5)$$

У нашому випадку існує непогодженість звітних і розрахункових даних

$$(\Delta E_{\bar{v}} \text{ розрах.} > \Delta E_{\bar{v}} \text{ звіт}). \quad (6)$$

Визначаємо коефіцієнт невідповідності звітних і розрахункових даних:

$$K_{\text{нев}} = -287,0 : 281,3 = 1,02. \quad (7)$$

Корегуємо вплив нижнього показника на середньодобову продуктивність вагона

$$\Delta E_{\bar{v}} \text{ розрах.} = 55,9 - 1,02 + (-337,2 \cdot 1,02) \sim -287 \text{ ткм нетто} \quad (8)$$

Динамічне навантаження на робочий вагон $P_{\partial p}$ залежить у свою чергу від динамічного навантаження на навантажений вагон $P_{\partial \bar{v}}$ і частки порожнього пробігу від завантаженого (α)

Цю залежність математично можна записати так

$$\Delta P_{\partial p} = \frac{P_{\partial \bar{v}}}{1 + \frac{\alpha}{100}} \quad (9)$$

Розглянемо ступінь впливу кожного показника окремо:

Визначаємо вплив $P_{\partial \bar{v}}$ на $P_{\partial p}$:

$$\Delta P_{\partial p} (\text{від } P_{\partial \bar{v}}) = \frac{P_{\partial \bar{v}}^{14} - P_{\partial \bar{v}}^{13}}{1 + \frac{\alpha^{13}}{100}}, \quad (10)$$

$$= \frac{\Delta P \partial p}{1 + \frac{67.7}{100}} = \frac{(від \quad P \partial z) \quad 0.47}{1.677} = 0.282 \text{ т/ваг.}$$

Визначаємо вплив L на $P \partial p$

$$P \partial p \text{ (від L)} = \frac{P \partial z^{13}}{1 + \frac{\alpha^{14}}{100}} - \frac{P \partial z^{13}}{1 + \frac{\alpha^{13}}{100}} \quad (11)$$

$$P \partial p \text{ (від L)} = \frac{62.85}{1 + \frac{66.8}{100}} - \frac{62.85}{1 + \frac{67.7}{100}} = 37.679 -$$

$$-37.478 = 0.201 \text{ т/ваг.}$$

Визначаємо загальний результат впливу цих показників :

$$P \partial p_{\text{розрах}} = 0.282 + 0.201 = 0.483 \text{ т/ваг.}$$

У даному випадку $0,5 - 0,483 = 0,017$ т/ваг.

Визначаємо коефіцієнт невідповідності звітних і розрахункових даних :

$$K_{\text{нев}} = 0,5 : 0,483 = 1,035$$

Корегуємо вплив кожного показника на середньодобову продуктивність вагона:

$$0,282 \cdot 1,035 + 0,201 \cdot 1,035$$

Отже, збільшення $P \partial z$ на 0,5 т/ваг і зменшення α на 0,9 % призвело до збільшення середнього динамічного навантаження на робочий вагон на 0,5 т/ваг.

Аналогічні розрахунки здійснюються за всіма рівнями залежності показників використання інвентарного парку вантажних вагонів.

Висновки та пропозиції

Удосконалення методики оцінки використання інвентарного парку вантажних вагонів сприяє забезпеченню отримання об'єктивних результатів щодо використання вантажних вагонів. Це дозволить здійснювати більш високий контроль і вплив на результати експлуатаційної діяльності залізниць.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Ейтутіс Г. Д. Матричний перехід щодо впливу якісних показників на ефективність використання рухомого складу / Г. Д. Ейтутіс, В. В. Габа // Зб. наук. пр. ДЕТУТ. Сер. «Економіка і управління». – 2015. – Вип. 33. – С. 91–103.
2. Ейтутіс Г. Д. Економіка залізниць: історія сьогодення, перспективи розвитку / Г. Д. Ейтутіс, О. М. Кривошшин. – Ніжин : ТОВ «Вид-во Аспект – Поліграф», 2014. – 242с.
3. Мачерет Д. А. Долгострочные изменения веса и скоростных грузовых поездов и их экономические значения / Д. А. Мачерет // Ж.-д. трансп. – 2014. – № 6. – С. 52–55.
4. Довідник основних показників роботи залізниць України / за ред. Н. В. Катіль. – Київ : ТОВ «Дельта», 2015. – 60 с.
5. Кулаєв Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту : навч. посіб. / Ю. Ф. Кулаєв. – 2-ге вид., перероб і допов. – Київ : Фенікс, 2012. – 240 с.
6. Пасічник В. І. Управління економікою експлуатаційної роботи залізниць України : навч. посібник для вузів / В. І. Пасічник. – Київ : Основа, 2005 – 372 с.
7. Макаренко М. В. Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України : мінографія / М. В. Макаренко. – Київ : КУЕТТ, 2013. – 478 с.

А. Е. ЗИЦ^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка и предпринимательство», Государственный экономико-технологический университет транспорта, ул. М. Лукашевича, 19, м. Киев, Украина, 03049, тел.: +38(044) 591-51-18, +38(044) 245-46-88, эл. почта eitutis@detut.edu.ua

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ»

Цель. В статье очерчена оценка использования инвентарного парка грузовых вагонов на основе матричного подхода, суть которого заключается в определении вертикальных иерархических уровней показателей, а также горизонтальном распределении показателей эффективности эксплуатации грузовых вагонов по гру-

зоподъемности, пробегу и времени. **Результати.** Разработана схема зависимости показателей использования вагонов, позволяющая определить алгоритм соответствующих расчетов, дает возможность проведения системной и объективной оценки эффективности работы инвентарного парка грузовых вагонов. Обосновано, что самым высоким первым вертикальным уровнем является показатель производительности вагона, который интегрирует все качественные показатели использования грузовых вагонов. **Практическая значимость.** В целях научного представления сути предложенной методики в статье поведен анализ влияния качественных показателей железных дорог Украины на производительность грузового вагона.

Ключевые слова: матричный подход; вертикальный иерархический уровень; инвентарный парк грузовых вагонов; производительность вагона; средний оборот грузового вагона; элементы времени среднего оборота грузового вагона.

О. Е. ZITS*

*Dep. «Economy and entrepreneurship», State Economic-Technological Transport University, M. Lukashovich St., 19, Kyiv, Ukraine, 03049, tel.: +38(044) 591-51-18, +38(044) 245-46-88, e-mail eitutis@detut.edu.ua

IMPROVED METHODS OF EVALUATION USING INVENTORY PARK OF FREIGHT CARS JSC «UKRZALIZNYTSIA»

The purpose. The paper outlined estimate using inventory park of freight cars based matrix approach, the essence of which is to determine the vertical hierarchical levels of performance and performance horizontal distribution operation for carrying freight cars, mileage and time. **The results.** The scheme depends indicators of cars to determine the appropriate calculation algorithm, which enables conducting systematic and objective assessment of the efficiency of inventory park of freight cars. Proved that highest first vertical level is an indicator of the performance of the car, which integrates all the qualitative indicators of freight cars. **The practical significance.** In order to illustrate the proposed method essentially presenting the article analyzes the impact of quality indicators of railways of Ukraine on performance of freight cars.

Keywords: matrix approach vertical hierarchical levels; inventory park of freight cars; car performance; average turnover of freight wagon; the elements of time the average turnover of freight cars.

Надійшла до редколегії 25.01.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Головковою Л. С. та д-ром екон. наук, проф. Ейтутісом Г. Д.

УДК 631.37.016

Б. Я. КЕРНИЧНИЙ*

*Каф. менеджменту інноваційної діяльності та підприємництва, Тернопільський національний технічний університет імені Івана Пулюя, Тернопіль, Україна, тел. (097) 808-70-09, ел. пошта bohdan5487@gmail.com

ІННОВАЦІЙНІ ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ВАЖКОВАГОВОГО ТРАНСПОРТУ (НА ПРИКЛАДІ ОРАНІЗАЦІЇ СЕЗОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ВАНТАЖІВ)

Мета. Аналіз ефективності використання автомобільного транспорту при сезонному перевезенні сільськогосподарських вантажів. **Методика.** Виявлено необхідність скорочення втрат сільськогосподарської продукції, спричинених розтягуванням агротехнічних термінів як весняно-посівних робіт, так і збирання врожаю, у тому числі й через прості техніки з техніко-технологічних та організаційних причин. **Результати.** Виявлено зниження витрат, наприклад, в умовах транспортного обслуговування агропромислового виробництва й усунення зазначених вище негативних факторів на основі освоєння високоефективних транспортних технологій і високопродуктивних технічних засобів нового покоління. **Практична значимість.** Запропоновано удосконалення транспортного процесу, а саме: впровадження системи мультиліфт, що має сприяти підвищенню ефективності не лише використання транспорту, а й функціонування автопідприємств у цілому.

Ключові слова: мультиліфт; автомобільний транспорт; витрати; сезонність; сільськогосподарські вантажі.

Постановка проблеми

Роль транспорту в сільськогосподарському виробництві важко переоцінити. Автомобільний транспорт є з'єднуючою ланкою в єдиному технологічному ланцюгу агропромислового виробництва. Забезпечуючи матеріальні потоки різноманітних виробничих ресурсів, проміжної і кінцевої сільськогосподарської продукції на всіх стадіях і етапах її виробництва, транспорт є інтегратором виробничої діяльності сільськогосподарських, переробних та обслуговуючих підприємств.

Як показує досвід, раціональна організація перевезень сільськогосподарських вантажів є однією з найважливіших складових частин розвитку економіки країни. У загальному обсязі сільськогосподарських робіт транспортні процеси займають до 35 % усіх витрат праці на обробіток сільськогосподарських культур, а за витратами енергії – до 40 %. Транспортні витрати складають близько 20 ... 25 % витрат, що впливають на собівартість найважливіших видів сільськогосподарської продукції. Завданням транспортного обслуговування сільськогосподарських підприємств є своєчасне вивезення

продукції з полів на переробні підприємства та пункти зберігання для своєчасної доставки продуктів харчування до споживача. Автомобільний транспорт є основною частиною виробничої інфраструктури аграрних підприємств, забезпечуючи безперервність і ритмічність сільськогосподарського виробництва. Однак у сучасних умовах автотранспортні підприємства не завжди в змозі забезпечити ефективне використання транспорту [10].

У зв'язку з широкою номенклатурою сільськогосподарських вантажів господарствам необхідно мати, відповідно, і широку номенклатуру спеціалізованих транспортних засобів, які розрізняються за призначенням, типорозмірами, робочим обладнанням, ходовою частиною тощо. Істотний недолік таких засобів – необхідність застосування їх тільки для перевезення певних вантажів, що призводить до великих простой і низької ефективності використання дорогої техніки.

У ситуації, що склалася, одним із шляхів ефективного транспортного обслуговування сільського господарства є вдосконалення організації і технологій перевезень з використанням спеціальних базових транспортних засобів, об-

ладнаних системою зміни кузовів і набором змінних кузовів, які дозволяють збільшити продуктивність транспортних засобів, і зниження їх потреб, чому може сприяти впровадження зарубіжного досвіду, у т. ч. і системи мультиліфт.

На сьогодні в собівартості сільськогосподарської продукції значну частку (20 % і більше) складають витрати на вантажно-розвантажувальні й транспортні роботи (ПРТР), тому проблема підвищення ефективності транспортного забезпечення з використанням системи мультиліфт не лише актуальна, а й своєчасна.

Є багато невирішених завдань, які полягають у залученні рухомої частини автомобіля на період розвантаження і завантаження контейнера. Рационалізація цього процесу полягає у застосуванні фінської системи мультиліфт, яка досі не практикувалась в умовах України [9]. Власне, впровадження її в автотранспортне обслуговування є необхідною умовою економічного розвитку аграрних транспортних підприємств. Розв'язання цих завдань сприятиме використанню інноваційних технологій для удосконалення транспортного процесу в наших умовах.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Загалом проблеми ефективного використання та розвитку автомобільного транспорту вивчали такі вітчизняні й зарубіжні вчені, як А. І. Воркут, Н. Я. Говорущенко, Е. С. Кузнецов, В. Н. Лівшиц, Ю. М. Цветов, А. Ю. Ізмайлов, В. Є. Канарчук, А. І. Малишев, Л. В. Канторович, Н. Е. Євтюшенков, М. С. Ходош та інші.

Транспортному обслуговуванню сільськогосподарських підприємств присвячені статті М. Г. Вергуна, Є. А. Бузовського, М. М. Ільчука, В. А. Ема, М. С. Каплановича та інших вчених. Питаннями організації перевезень в аграрному секторі економіки займалися молоді науковці сучасності: Т. В. Арестенко, Л. Г. Бага, О. П. Величко, І. В. Бугай, А. Г. Зубченко, Л. Н. Письмаченко. Проте ніша застосування фінської системи мультиліфт на сьогодні залишилася за полем зору учених і потребує розробки.

Мета досліджень

Метою роботи є аналіз та удосконалення технологічного процесу обслуговування сільськогосподарських підприємств вантажним автомобільним транспортом шляхом застосування системи мультиліфт.

Виклад основного матеріалу

Сільськогосподарська сировина та продукти її переробки – це вид масових вантажів. Продукцією сільськогосподарського виробництва є: зерно, фрукти, овочі, льон, консервовані продукти рослинництва, тваринництва, а також посівні та посадкові матеріали, добриво, паливо для сільськогосподарських машин та інші господарські вантажі. Скорочення часу перевезення сільськогосподарських вантажів впливає на терміни проведення польових робіт і в остаточному підсумку на врожайність сільськогосподарських культур. Затримка в проведенні транспортних робіт впливає на простой агрегатів, псування або зниження якості продукції, порушення технології виробництва [4].

Вантажопотоки в різних економічних районах країни нерівномірні й залежать від інфраструктури регіону, характеру і спеціалізації господарств, забезпечення транспортом, термінів дозрівання та врожайності сільськогосподарських культур [3].

Під час збирання врожаю навантаження на транспортні засоби зростають. Нерівномірність і сезонність використання у часі також залежність від стану доріг і погодних умов – характерні особливості роботи транспорту в сільськогосподарському виробництві.

Процес виробництва продукції сільського господарства має багато специфічних особливостей, пов'язаних з кліматичними умовами, термінами дозрівання, збирання культур та споживання.

Отже, характер сільськогосподарського виробництва, значення його продукції для потреб народного господарства визначають особливості вантажопотоків і перевезень сільськогосподарських вантажів автомобільним транспортом. Вантажопотоки вантажів відрізняються нерівномірністю в різних напрямках, різко вираженими сезонними коливаннями в структурі і обсязі, перевагою у структурі вантажопотоку якого-небудь вантажу, що залежить від спеціалізації сільськогосподарських підприємств, району

перевезень і сезону заготовок певної продукції. Найбільшої потужності вантажопотоки досягають у сезонні періоди, зокрема збирання врожаю. У цей час в їх структурі переважає продукція основних масових культур (зерно, картопля, овочі, фрукти, тощо). У зимовий період потужність вантажопотоків мінімальна, в їх структурі велика частка припадає на добрива, посівні матеріали, різні господарські вантажі. У першу чергу необхідно зменшити вплив так званого «людського фактора» в технологічних процесах доставки сільськогосподарської продукції [6]. Наприклад, у Європі участь людини залишається на рівні оператора грамотно спланованих процесів збору, розподілу, обробки, зберігання та доставки сільськогосподарської продукції [7]. Згідно з Правилами організації вантажних перевезень [8], перед водієм транспортного засобу стоять такі завдання: підтримання транспортного засобу в технічно справному стані, своєчасне оформлення всієї документації на автомобіль, необхідне для здійснення процесу транспортування вантажів, після прийняття вантажу до перевезення здійснення процесу перевезення до пункту доставки продукції.

Особливостями організації перевезень сільськогосподарських вантажів є :

- важкі дорожні умови й різні відстані перевезення, що залежать від схеми перевезень;
- різкі сезонні коливання обсягу робіт і, як наслідок, великі коливання за різними періодами року потреби в рухомому складі;
- залучення на період збирання врожаю рухомого складу та обслуговуючого персоналу різних АТП;
- у зв'язку з терміновістю перевезень режим роботи рухомого складу на період збирання врожаю встановлюється, як правило, цілодобовим;
- наявність дрібних розкиданих на великій території навантажувальних точок при відносно невеликій кількості прийомних, розвантажувальних пунктів;
- необхідність створення на лінії на період збирання врожаю тимчасових заправних пунктів, пунктів технічного обслуговування й ремонту рухомого складу, харчування і відпочинку водіїв;
- організація надійної диспетчерського зв'язку між усіма пунктами, організаціями та рухо-

мим складом, зайнятими перевезеннями врожаю.

Вибір тієї чи іншої схеми роботи рухомого складу визначається різними характеристиками, серед яких забрудненість продукції, її вологість, необхідність попереднього очищення, просушування перед здачею на приймальні пункти, забезпеченість збиральною технікою і рухомим складом, стань доріг, пропускна здатність вантажно-розвантажувальних пунктів та інші фактори.

Найбільша кількість продукції, як правило, перевозиться від поля до зернотоку, коли рухомий склад працює на відносно невеликому плечі (10-15 км) і в поганих дорожніх умовах (здебільшого по ґрунтових дорогах). При перевезенні із зернотоку на елеватор робота рухомого складу характеризується значною відстанню перевезення, що досягає 100-150 км, і відносно хорошими дорожніми умовами (дороги з твердим покриттям, поліпшені ґрунтові дороги) [8].

У сільському господарстві, де сезонний характер перевезень варіює за порами року, використанням змінних кузовів при малій кількості транспортних засобів можна домогтися підвищеної ефективності перевезень. При поєднанні роботи автомобільного транспорту і тракторів зі змінними кузовами на тракторному причепі отримуємо виробництво, інтегроване в транспортний ланцюг: трактор може забезпечувати доставку вантажів на короткі відстані, наприклад від збиральної машини на край поля, а автомобіль – з краю поля на струм або з струму на елеватор. Схему перевезень можна розумно спроектувати, оскільки один автомобіль може виконати десятки різних завдань за рахунок застосування змінних спеціалізованих контейнерів.

Світовий досвід свідчить про можливість істотного підвищення ефективності сільськогосподарських комплексів машин за рахунок використання змінних кузовів і накопичувачів у транспортно-технологічних процесах як адаптивних транспортних систем (АТС), тому за кордоном спостерігається стійка тенденція підвищення попиту на них на ринку сільськогосподарської техніки.

Як раніше згадували, у Європі найбільшого поширення набула розроблена у Фінляндії система «мультиліфт», завдяки якій ходове шасі вантажного автомобіля основну частину робо-

чого часу повинні проводити в русі. Базову систему перевезень для сільського господарства утворюють транспортні засоби з використан-

ням механізмів зміни контейнерів типу «мультиліфт».



Рис. 1. Звільнення важковагового автомобіля від контейнера з допомогою технічної системи «мультиліфт»

Мультиліфт – пристрій гакового типу, що є вантажно-розвантажувальним механізмом з гідравлічним приводом і гаковим фіксованим пристроєм. Система в основному встановлюється на автомобільне шасі й застосовується для перевезення різних вантажів. Мультиліфт може бути встановлений на будь-яке шасі вантажного автомобіля. Залежно від розміру і вантажопідйомності самої системи підбирається необхідне автомобільне шасі.

Основними виробниками систем для змінних кузовів-контейнерів є фірми: Krampe, Annaburger (Німеччина), «Партек» (Фінляндія), Rolland (Франція), Veenhuis (Нідерланди), і Fors MW (Швеція).

Застосування системи передбачає формування єдиного комплексного плану організації збирально-транспортних робіт, який включає визначення потреби в транспортних засобах, розподіл загального обсягу перевезень сільськогосподарських продуктів між бригадами водіїв і т.ін. Він же організаційно передбачає укладення договорів на перевезення масових сільськогосподарських продуктів, формування комплексних бригад для перевезення продукції з полів на місця тимчасового зберігання і в сховища сільгоспвиробників, перевезення вантажів господарств на приймальні пункти й на підприємства з переробки сільськогосподарської продукції. Згідно з планом проводиться розподіл всього автомобільного парку по ділянках пере-

везень кожного виду сільськогосподарських продуктів та організація оперативного керівництва і контролю за ходом перевезень.

Плануються заходи щодо забезпечення безперебійної роботи бригад і загонів із застосуванням передових методів перевезення і раціональних типів транспортних засобів, а також чіткого приймання, здачі та механізованого навантаження і вивантаження. Впроваджуються заходи щодо підвищення технічної готовності рухомого складу, обладнання його для перевезення сільськогосподарських продуктів, забезпечення виконання технічного обслуговування, ремонту, заправки й надання сільськогосподарських машин. Крім того, планом передбачається створення умов безпечної роботи водіїв на лінії, забезпечення їх відпочинку, харчування та інші заходи, адже кожному виду сільськогосподарської продукції притаманні певні способи збирання, переробки та перевезення[10].

Висновки

Таким чином, ефективне обслуговування сільськогосподарського виробництва автомобільним транспортом можливе не тільки з урахуванням специфічних особливостей сезонного виробництва, притаманних процесу перевезень у цій галузі, а й з використанням інновацій і, зокрема, фінської системи «мультиліфт». Її застосування суттєво впливає на технологічний процес перевезення сільськогосподарських ва-

нтажів автотранспортними засобами та з урахуванням низки відомих факторів забезпечує високу ефективність використання рухомого складу, збільшення коефіцієнта вантажопідйомності автомобілів, скорочує витрати пального ін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Інноваційні шляхи розвитку транспортного обслуговування в умовах активної автомобілізації населення посттоталітарного суспільства / Б. М. Андрушків, О. Б. Погайдак, Н. Б. Кирич, Б. Я. Керничний // Галицький вісник. – Тернопіль, 2013.
2. Андрушків Б. М. Основи менеджменту : методологічні положення та прикладні механізми : підруч. для студентів та викладачів економ. спец. вузів / Б. М. Андрушків, О. С. Кузьмін. – 2-ге вид., переробл. та доп. – Тернопіль : Лілея, 1997. – 292 с.
3. Вельможин А. В. Грузовые автомобильные перевозки / А. В. Вельможин, В. А. Гудков, Л. Б. Миротин. – Москва : Транспорт, 2007. – 559 с.
4. Воркут А. И. Грузовые автомобильные перевозки. – 2-е изд., перераб. и доп. / А. И. Воркут. – Київ : Вища шк., 1986. – 447 с.
5. Говорущенко Н. Я. Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте / Н. Я. Говорущенко, В. П. Волков, И. К. Шаша. – Харьков : Изд-во ХНАДУ, 2007. – 361 с.
6. Кузнецов Е. С. Техническая эксплуатация автомобилей / Е. С. Кузнецов, А. П. Болдин, В. М. Власов. – Москва : Наука, 2001. – 535 с.
7. Канарчук В. Є. Виробничі системи на транспорті : підручник / В. Є. Канарчук, І. П. Курніков. – Київ : Вища шк., 1997. – 359 с.
8. Проблемы и пути решения в агрологистическом комплексе Украины [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://aapu.com.ua/problemy-i-puti-resheniya-v-agrologisticheskoy-komplekse-ukrainy/>
9. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень : навч. посіб. для студентів напряму «Транспортні технології» вищих навчальних закладів / Н. Т. Кунда. – Київ : Видавничий Дім «Слово».
10. Особливості організації перевезень сільськогосподарських вантажів автомобільним транспортом [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://agrmash.info/zb/28/12.pdf>

Б. Я. КЕРНИЧНИЙ*

*Каф. менеджмента инновационной деятельности и предпринимательства, Тернопольский национальный технический университет имени Ивана Пулюя, Тернополь, Украина, тел. (097) 808-70-09, эл.почта bohdan5487@gmail.com

ИННОВАЦИОННЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ СЕЗОННЫХ ПЕРЕВОЗОК СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ)

Цель. Анализ эффективности использования автомобильного транспорта при сезонных перевозках сельскохозяйственных грузов. **Методика.** Выявлена необходимость сокращения потерь сельскохозяйственной продукции по причине увеличения агротехнических сроков как весенне-посевных работ, так и сбора урожая, в том числе и из-за простоев техники по технико-технологическим и организационным причинам. **Результаты.** Установлено снижения издержек, например, в условиях транспортного обслуживания агропромышленного производства и устранения указанных выше негативных факторов на основе освоения высокоэффективных транспортных технологий и высокопроизводительных технических средств нового поколения. **Практическая значимость.** Предложено усовершенствование транспортного процесса, а именно: внедрение системы мультитлифт, что должно способствовать повышению эффективности не только использования транспорта, а и функционирования автопредприятий в целом.

Ключевые слова: мультитлифт; автомобильный транспорт; расходы; сезонность; сельскохозяйственные грузы.

B. Y. KERNYCHNYI*

*Dep. Management of Innovative Activity and Entrepreneurship, Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University, Ternopil, Ukraine, tel. (097)808-70-09, e-mail bohdan5487@gmail.com

INNOVATIVE WAYS EFFICIENCY OVERWEIGHT MOTOR TRANSPORT (ON THE EXAMPLE OF TRANSPORTATION ORANIZATSIYI SEASONAL AGRICULTURAL SHIPPING)

The purpose. This provides the analysis of efficiency of transport in the seasonal transportation of agricultural shipping. **Methods.** Revealed the need to reduce losses of agricultural products due to stretching agricultural terms of spring planting as well as harvesting, including downtime for machinery stipulated by technical technological and organizational reasons. **The results.** Established reduction of costs, for example in the terms of transport services within the agricultural production and eliminating mentioned above negative factors by the developing highly efficient transport technologies and high-performance technical devices of a new generation. **The practical significance.** Provided an improvement of the transport process, in particular the implementing of multilift system, which has to enhance the efficiency of both of vehicles and transport companies in the whole.

Keywords: multilift; motor transport; costs; seasonality; agricultural shipping.

Надійшла до редколегії 01.04.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Головковою Л. С. та д-ром екон. наук, проф. Андрушківом Б. Н.

УДК 657.471:625.1.03

Т. Ю. ЧАРКІНА*

*Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38(056) 373-15-80, ел. пошта charkina@i.ua

АНАЛІЗ РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Мета. Для підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень необхідно дослідити та проаналізувати фактори, які безпосередньо впливають на конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг, визначити методи конкуренції, які можна рекомендувати пасажирському департаменту для підвищення ефективності його діяльності. **Методики.** Для проведення досліджень у роботі використовувалися методи: конкуренції, математичної статистики, математичного аналізу, статистичного групування та прийняття рішень і системний підхід. **Результати.** Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на сучасному транспортному ринку ПАТ «УЗ» залежно від сили конкуренції в транспортній галузі мусить використовувати одночасно такі стратегії поведінки продавця послуг: адаптацію, диверсифікацію, диференціацію, інтеграцію, інновацію та концентрацію. **Наукова новизна.** Набуло подальшого розвитку термінологічне визначення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень – це перевезення, що мають особливі властивості (надійність, ритмічність, безпека руху, комфорт, відносно висока швидкість і низька собівартість перевезень та розвинутий спектр додаткових послуг), які відрізняють їх від інших видів перевезень і відповідають потребам та вимогам конкурентного ринку з урахуванням величини витрат на задоволення запитів пасажирів. Набуло подальшого розвитку термінологічне поняття «ринку транспортних послуг» – це умовне місце купівлі та продажу послуги на перевезення пасажирів, які відбуваються на теренах України та закордонних країн в умовах інтенсивної конкуренції з додержанням етичних та правових норм і правил. **Практична значимість.** Запропонована класифікація методів конкуренції, які можна використовувати для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень. Це дозволить визначити вагомість кожного з них та сконцентрувати зусилля на отриманні найбільшого ефекту від їх впровадження.

Ключові слова: ринок транспортних послуг; конкуренція; конкурентоспроможність пасажирських перевезень.

Вступ

Останнім часом Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (ПАТ «УЗ») впроваджує деякі заходи (у межах фінансових можливостей) з метою підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок оновлення вокзалів, введення прискореного та швидкісного руху, закупівлі рухомого складу нового покоління вітчизняного та закордонного виробництва, підвищення комфортності поїздів та якості наданих послуг. Але цих заходів ще замало для відвоювання у автомобільного та авіаційного транспорту втраченої частини перевезень на ринку транспортних пасажирських послуг. Оптимальне вирішення цієї проблеми не можливе без детального аналізу ринку пасажирських перевезень залізничного транспорту та встановлення пріоритетного розвитку на окремих його сегментах.

Мета

Для підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень необхідно дослідити та проаналізувати фактори, які безпосередньо впливають на конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг, розробити методи конкуренції, які можна рекомендувати пасажирському департаменту для підвищення ефективності його діяльності

Методики

Для проведення досліджень в роботі використовувалися методи конкуренції – для побудови теоретико-методичного підходу до визначення конкурентоспроможності різних видів пасажирських перевезень; метод математичної статистики – для обробки статистичних даних роботи залізничного транспорту; метод мате-

матичного аналізу, статистичного групування та порівняння – для визначення закономірностей роботи залізничного транспорту; методи прийняття рішень та системний підхід – для вибору напрямку досліджень стосовно управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій за вказаною проблемою

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували радянські та українські вчені А. П. Абрамов, І. В. Белов, В. Г. Галабурда, В. М. Гурнак, М. Н. Біленький, О. В. Дмитренко, М. У. Дмитрієв, Ф. П. Кочнев, М. В. Правдін, Н. Г. Сміхова, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, Є. М. Сич, Ю. М. Цветов, А. М. Новикова, О. Г. Дейнека, І. М. Аксьонов [1], Ю. С. Бараш [2, 3, 4,], Ю. Є. Пашенко, В. В. Чорний, О. М. Гненний [6], О. М. Гудков, Є. І. Балака, Л. М. Лобойко, О. М. Рудакова, Я. М. Панчишина, О. О. Коковіхіна, та ін.

В останні роки ці проблеми аналізувалися в наукових працях Д. Козаченка, В. Гудкової, К. Розумової [1], Н. Божок [5], Т. Чаркіної [3, 12], О. Матусевича [2], А. Момот [3], Х. Кравченко, Т. Савіцької та ін. Але ці роботи не мали комплексного характеру й присвячувалися окремим проблемам пасажирських залізничних перевезень.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, яким присвячується стаття

Поза увагою залишилися питання аналізу існуючого ринку пасажирських послуг, методів конкуренції, які можуть вплинути на ефективність перевезень, характеристики ринку залізничних послуг з перевезень пасажирів.

Результати

За визначенням, наведеним у економічній енциклопедії [9, т. 1, с. 813]: «конкурентоспроможність – це споживчі властивості товару (послуги), які відрізняють його від товару-конкурента за ступенем їх відповідності конкурентним потребам, вимогам конкурентного ринку з урахуванням витрат на їх задоволення». В Україні існує ринок транспортних послуг, у тому числі послуг з перевезення пасажирів. На ньому відбувається внутрішньогалузева конку-

ренція на перевезення пасажирів залізничним, автомобільним, авіаційним, річковим, морським та міським транспортом. Така конкуренція характеризується боротьбою за збільшення обсягів перевезень за рахунок зменшення витрат та поліпшення якості наданих послуг.

Практично всі види транспорту провели реформування відповідно до умов сучасного ринку. Лише залізничний транспорт залишається монополією, яка без підтримки уряду з кожним роком погіршує показники своєї діяльності. Така модель ринку транспортних послуг, на якій одночасно працюють різні види транспорту з різними принципами організації ринку, називається недосконалою конкуренцією [9, т. 1, с. 821].

З огляду на сказане вище, можна запропонувати таке термінологічне визначення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень – це перевезення, що мають особливі властивості (надійність, ритмічність, безпека руху, комфорт, відносно висока швидкість і низька собівартість перевезень та розвинутий спектр додаткових послуг), які відрізняють їх від інших видів перевезень і відповідають потребам та вимогам конкурентного ринку з урахуванням величини витрат на задоволення запитів пасажирів.

Якщо порівняти нове термінологічне поняття конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень з існуючими властивостями пасажирських перевезень, то можна зробити висновок, що останні не відповідають еталонним значенням за деякими показниками. Наприклад, комфортність, швидкість руху та спектр додаткових послуг ідуть в розріз з європейськими стандартами. Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень необхідно розробити методи конкуренції, які за [11, с. 35] можуть базуватися на основі (рис. 1):

1. Критерію підвищення якості послуг (нецінова).
2. Критерію підвищення якості сервісу споживачів послуг.
3. Зниження ціни послуги (цінова).
4. Зниження експлуатаційних витрат.
5. Використання динамічних факторів, які характеризують якість процесу управління (швидкість, ритмічність, безпечність, надійність, адаптивність та ін.).
6. Використання кількох або усіх попередніх методів конкуренції.

До першого методу конкуренції можна віднести підвищення комфортності пасажирських перевезень за рахунок впровадження вагонів нового покоління з вакуумними туалетами, си-

стемами кондиціювання повітря, телевізорами, додатковими панелями управління послугами, оптимальними розмірами купе та ін.



Рис. 1. Методи конкуренції, які можна використовувати для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень. Джерело: [11, с. 35] з доробкою автора

До другого методу конкуренції слід віднести систему додаткових послуг, що надаються пасажиром на вокзалах та поїздах. Зараз їх існує близько 110, але цей спектр можна розширити за рахунок впровадження удосконаленого продажу квитків через Інтернет, продажу обідів за типом авіаційних та ін.

До третього методу конкуренції можна віднести зниження цін на вартість квитків у періоди зниження інтенсивності перевезень протягом року або тижня, зниження вартості квитка на верхню полицю та за попередній продаж.

До четвертого методу конкуренції слід віднести зниження експлуатаційних витрат на перевезення пасажирів за рахунок удосконалення організації руху поїздів, наприклад, за допомогою кільцювання пасажирських поїздів одночасно на кілька напрямків за різними схемами; впровадження денних поїздів; скорочення термінів простою рухомого складу в пункті обороту та в очікуванні відправлення поїздів за графіком на станціях їх формування та ін.

До п'ятого методу конкуренції належить впровадження в Україні швидкісного руху пасажирських поїздів зі швидкостями 160–200 км/год та терміном поїздки до 6 годин, що дозволить перехопити частку авіаційних та

автомобільних перевезень (у той же час для підвищення комфорту в нічних поїздах термін поїздки в них буде збільшено до європейських норм – 10 годин), а також зміна управління пасажирським господарством за вертикально-інтегрованою формою. Для цього Укрзалізниця проводить реформування всіх господарств.

Далі доцільно також дослідити фактори, які безпосередньо впливають на конкурентну боротьбу на ринку транспортних послуг за Фатхутдіновим [11, с. 36-37]:

1. Розмір ринку транспортних послуг. Чим він більший, тим більше загострюється конкурентна боротьба між видами пасажирського транспорту. Зараз залізничний транспорт відповідно до Директив ЄС [7] та умов сталого розвитку суспільства мусить відібрати у автомобільного транспорту назад свою частку.

2. Швидкі темпи зростання ринку транспортних послуг загострюють боротьбу та полегшують проникнення пасажирських перевезень на цей ринок. Це відбувається в основному за рахунок впровадження швидкісного руху, використання комфортабельних вагонів нового покоління, підвищення мобільності населення та сталого розвитку суспільства.

3. Ліквідація надлишкових потужностей та непрофільних активів пасажирського господарства призводить до зниження цін на перевезення пасажирів та підвищення попиту на залізничні перевезення.

4. Впровадження гнучких цін та тарифів на пасажирські перевезення залізничним транспортом у періоди спаду обсягів перевезень та сезонних і тижневих коливань значно підвищують його конкурентоспроможність.

5. Підвищення стандартів якості наданих послуг, безпеки руху, покращення конструкції вагонів підвищує імідж залізничних пасажирських перевезень і збільшує обсяги пасажирообороту.

6. Вимоги до розміру обсягів капітальних вкладень та умов повернення кредитів і ризику, які пов'язані з інвестуванням у розвиток галузі, дуже впливають на рівень конкурентної боротьби та швидкість проникнення на ринок.

7. Економія на масштабах пасажирських залізничних перевезень за рахунок введення нових поїздів.

8. Швидке оновлення рухомого складу та впровадження нових видів пасажирських перевезень.

Для подальших досліджень слід визначити поняття «ринок транспортних послуг». Враховуючи формулювання [8, т. 3, с. 247] та [11, с. 37], можна запропонувати таке термінологічне поняття: ринок пасажирських транспортних послуг – це умовне місце купівлі та продажу послуги на перевезення пасажирів, які відбуваються на теренах України та закордонних країн в умовах інтенсивної конкуренції з додержанням етичних та правових норм і правил.

За територіальним принципом в Україні можна виділити такі ринки:

- 1) міських перевезень;
- 2) приміських перевезень;
- 3) регіональних перевезень;
- 4) перевезень у дальньому сполученні;
- 5) перевезень у міжнародному сполученні.

Кожний з перерахованих вище ринків має своїх учасників.

На міському ринку можуть конкурувати між собою міський, залізничний, автомобільний та річковий транспорт. На приміському ринку конкуренти майже ті самі, але замість міського його учасниками є авіаційний та морський транспорт, які мають дуже малі обсяги перевезень. На регіональному ринку між собою конкуру-

ють усі існуючі види транспорту, окрім міського. На ринку перевезень пасажирів у дальньому сполученні ті самі конкуренти, що і на регіональному, але обсяги перевезень річковим транспортом значно скорочуються, а морський транспорт конкурує з іншими учасниками ринку лише між містами, які розташовані в зоні Чорного моря.

На ринку перевезень пасажирів у міжнародному сполученні на суходолі між собою конкурують залізничний з авіаційним та автомобільним транспортом, а на акваторії морів та океанів – лише морський з авіаційним транспортом. Європа останнім часом впроваджує обмеження на перевезення пасажирів у автобусах територією транзитних країн, оскільки автомобільний транспорт не є екологічним. Значний інтерес становить можливість появи на ринку залізничних пасажирських перевезень різних форм його організації (табл. 1).

З табл. 1 випливає, що радикальна перебудова ринку залізничних пасажирських послуг в Україні дуже проблематична, оскільки це потребує часткового погашення Урядом збитковості соціально спрямованих перевезень та закупівлі приватними компаніями-операторами дуже дорогого рухомого складу. У Росії, наприклад, існує лише малий відсоток приватних компаній-операторів пасажирських залізничних перевезень.

При формулюванні стратегії поведінки продавця послуг залізничних перевезень (Укрзалізниця) на сучасному ринку залежно від сили конкуренції в транспортній галузі важливими є такі поняття [11, с. 47–48]:

- адаптація – це пристосування системи або її окремих компонентів до нових умов. Для залізничного транспорту такою адаптацією є реформування залізничної галузі з організацією нової моделі управління;

- диверсифікація – це розширення асортименту послуг та зміна їх виду, освоєння нових видів перевезень з метою більш ефективного використання своїх конкурентних переваг. Таку диверсифікацію на Укрзалізниці можна провести за рахунок впровадження нових видів перевезень – міських (вагон-трамвай), швидкісних (денні поїзди) та високошвидкісних (ізолювані перевезення спеціальними поїздами із середніми швидкостями 300 км/год та більше);

- диференціація – розподіл системи (технічної, соціально-економічної, виробничої) або

процесу на більш дрібні або самостійні компоненти з метою ефективнішого використання економічних законів, законів організації, наукових підходів та принципів управління. Для залізничної галузі це впровадження вертикально-інтегрованої структури управління з розділенням на окремі види перевезень та виробництв (вантажні, пасажирські, приміські перевезення та утворення окремої компанії інфраструктури);

▪ інтеграція – поглиблення, посилення взаємодії, взаємозв'язку та співробітництва суб'єктів господарювання або управління з метою повнішого використання кожним суб'єктом своїх ексклюзивних можливостей та конкурентних переваг на благо усіх суб'єктів та отримання загального ефекту. Для залізничного транспорту це організація управлінських вантажних компаній з об'єднанням функцій комерційного та вагоноремонтного Головного управління та ін.;

Таблиця 1

Характеристики ринку залізничних послуг з перевезень пасажирів. Джерело: Розробка автора

Параметри ринку	Форми ринків			
	Досконала або чиста конкуренція	Монопольна конкуренція	Олігополія	Монопольна
Кількість організацій, що надають послуги	Багато (поява на ринку не можлива)	Багато, але кожний з них має суттєві відмінності (поява на ринку проблематична)	Мало (найбільш можлива структура ринку)	Один (найбільш можлива структура ринку до закінчення реформи Укрзалізниці)
Кількість покупців транспортних послуг	Багато	Багато	Багато	Багато
Сила конкуренції	Дуже сильна	Сильна	Слабка	Відсутня
Частка на ринку транспортних послуг	Мала	Мала	Велика	Увесь ринок
Доступ до ринку	Відкрито	Обмежений	Обмежений	Блоковано
Обсяг продажу послуг	Дуже малий	Малий. Визначається конкурентною спроможністю та змовою учасників ринку	Визначається конкурентною спроможністю та змовою учасників ринку	Визначається попитом на даний вид перевезень
Політика ціноутворення	На основі закону попиту та пропозиції	На основі попиту та конкурентоспроможності	Визначається попитом на перевезення та змовою учасників ринку	Визначається монополістом з урахуванням попиту на перевезення
Якість послуг	Дуже висока	Дуже висока	Висока	Визначається ситуацією на ринку

▪ інновація – це впровадження або використання новачок у будь-якій сфері діяльності (патенти, ліцензії, ноу-хау, нові моделі, методи, програми та ін.) з метою реалізації ексклюзив-

них переваг та отримання будь-якого ефекту. Для залізничного транспорту це більш активне впровадження кільцювання пасажирських поїздів, швидкісних денних поїздів, організація

приміських перевезень із заходом спеціального рухомого складу у великі міста та ін.;

концентрація – це зосередження діяльності на вузькому напрямку, який має довгострокові конкурентні переваги. Наприклад, збільшення швидкості руху пасажирських та приміських поїздів підвищеного комфорту та ін.

Враховуючи сказане вище, можна зробити висновок, що в пасажирських перевезеннях в Україні мусять використовуватися всі перераховані стратегії поведінки з метою підвищення конкурентоспроможності на ринку пасажирських транспортних послуг.

Наукова новизна

Набуло подальшого розвитку термінологічне визначення конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень – це перевезення, що мають особливі властивості (надійність, ритмічність, безпека руху, комфорт, відносно висока швидкість і низька собівартість перевезень та розвинутий спектр додаткових послуг), які відрізняють їх від інших видів перевезень і відповідають потребам та вимогам конкурентного ринку з урахуванням величини витрат на задоволення запитів пасажирів.

Набуло подальшого розвитку термінологічне поняття «ринку транспортних послуг» – це умовне місце купівлі та продажу послуги на перевезення пасажирів, які відбуваються на територіях України та закордонних країн в умовах інтенсивної конкуренції з додержанням етичних та правових норм і правил.

Практична значимість

Запропонована класифікація методів конкуренції, які можна використовувати для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень. Це дозволить визначити вагомість кожного з них та сконцентрувати зусилля на отриманні найбільшого ефекту від їх впровадження.

Висновки

У роботі запропоновані удосконалені термінологічні поняття «конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень» та «ринку транспортних послуг».

Розроблена класифікація методів конкуренції, які можна використовувати для підвищення

конкурентоспроможності пасажирських перевезень.

Проаналізована характеристика ринку залізничних послуг з перевезень пасажирів.

Запропоновано для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на сучасному транспортному ринку використовувати одночасно такі стратегії поведінки продавця послуг: адаптацію, диверсифікацію, диференціацію, інтеграцію інновацію та концентрацію.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аксьонов І. М. Нові підходи щодо оцінювання ефективного функціонування пасажирських перевезеньв далекому сполученні / І. М. Аксьонов, К. М. Разумова // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 10. – С. 40-44.
2. Бараш Ю. С. Аналіз ефективності курсування окремого денного швидкісного поїзда / Ю. С. Бараш, О. О. Матесевич // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 9. – С. 13-18.
3. Бараш Ю. С. Економічна ефективність курсування високошвидкісних поїздів в Україні / Ю. С. Бараш, Т. В. Полішко, А. В. Момот // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 7. – С. 7-11.
4. Бараш Ю. С. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень : монографія / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна ; Дніпропетр. нац. ун-т. залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ : Акцент ПП, 2015. – 184 с.
5. Божок Н. О. Дослідження сучасного стану парку пасажирських вагонів / Н. О. Божок, Ю. В. Булгакова, А. Л. Пуларія // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 88-94.
6. Гненний О. М. Проблеми оновлення тягового рухомого складу та оцінка ефективності інвестиційних проектів у локомотивному господарстві / О. М. Гненний, А. В. Вишнякова // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 9. – С. 105-112.
7. Директива 91/440 ЕЭС Совета от 29 июля 1991 года, касающаяся развития железных дорог общества // Official № L 237. – 1991. – С. 25-28.
8. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – Київ : Ви-

- давничий центр «Академія», 2002. – Т.3. – 952 с.
9. Економічна енциклопедія: у 3 т. / Редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – Київ : Видавничий центр «Академія», 2000. – Т.1. – 864 с.
 10. Мельник Т. С. Розвиток інтерактивного маркетингу як основа удосконалення процесу надання транспортних послуг / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 10. – С. 77-86.
 11. Фатхутдинов Р. А. Управление конкурентоспособностью организации : учеб. пособ. / Р. А. Фатхутдинов. – Москва : Изд-во Эксмо, 2004. – 544 с.
 12. Чаркіна Т. Ю. Удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні / Т. Ю. Чаркіна // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 7. – С. 7-11.

Т. Ю. ЧАРКИНА*

*Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(056) 373-15-80, эл. почта charkina@i.ua

АНАЛИЗ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Цель. Для повышения конкурентоспособности железнодорожных пассажирских перевозок необходимо исследовать и проанализировать факторы, которые непосредственно влияют на конкурентную борьбу на рынке транспортных услуг, определить методы конкуренции, которые можно рекомендовать пассажирскому департаменту для повышения эффективности его деятельности. **Методика.** Для проведения исследований в работе были использованы методы: конкуренции, математической статистики, математического анализа, статистических группировок, принятие решений и системный подход. **Результаты.** Для повышения конкурентоспособности пассажирских перевозок на современном транспортном рынке ПАТ «УЗ» в зависимости от силы конкуренции в транспортной отрасли должны использовать одновременно такие стратегии поведения продавца услуг: адаптацию, диверсификацию, дифференциацию, интеграцию, инновацию и централизацию. **Научная новизна.** Приобрело дальнейшее развитие терминологическое определение конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок – это перевозки, которые имеют особые свойства (надежность, ритмичность, безопасность движения, комфорт, относительно большая скорость и низкая себестоимость перевозок, и развитый спектр дополнительных услуг), которые отличают их от других видов перевозок и отвечают потребностям и требованиям конкурентного рынка, с учетом величины расходов на удовлетворение запросов пассажиров. Поучило дальнейшее развитие терминологическое понятие «рынок транспортных услуг» – это условное место купли и продажи услуг на перевозку пассажиров, которые предоставляют на территории Украины и зарубежных стран в условиях интенсивной конкуренции с соблюдением этических и правовых норм и правил.

Ключевые слова: рынок транспортных услуг; конкуренция; конкурентоспособность пассажирских перевозок.

T. CHARKINA *

* Dep. "Economics and Management", Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Str. Lazaryan, 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373-15-80, e-mail charkina@i.ua

ANALYSIS OF RAIL PASSENGERS CONVEYANCE MARKET

Purpose. This paper analyses factors that directly influence competition in the rail passengers conveyance market, and studies competition and efficiency improvement methods which could be recommended to the passenger department. **Methodology.** The methods used in the study include: competition, mathematical statistics, mathematical analysis, statistical clustering, decision-making and systematic approach. **Results.** The author studied ways to increase the competitiveness of rail passengers conveyance in modern transport market, that could be used in combination with various behavior strategies of service providers and competition in the transport sector of PJSC "D & C". Such strategies include: adaptation, diversification, differentiation, integration, innovation and concentration. **Originality.** The article further developed the definition of the term competitiveness of rail passengers conveyance, defined as transport with special properties. The latter include reliability, timing, traffic safety, comfort, relatively high speed, low cost of transportation and developed range of additional services that distinguish them from other types of transport services, and meet needs and requirements of the competitive market. The author further developed the concept of "transport services market" - a nominal place for buying and selling services for passenger that takes place in Ukraine and foreign countries under conditions of intense competition in compliance with ethical and legal rules and regulations. **Practical implications.** The developed by the author classification of competition methods can be used to enhance the competitiveness of passengers conveyance. Moreover, it will make it possible to determine the significance of each of the methods, and concentrate on getting the greatest effect on their implementation.

Keywords: market of transport services; competition; competitiveness of passengers conveyance.

Надійшла до редколегії 25.03.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Гненним О. М. та д-ром екон. наук, проф. Диканем В. Л.

УДК [624:005.936.3]:338.124.4

В. В. БОБИЛЬ^{1*}, Т. С. ОБЕРЕМОК¹

^{1*}Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (056) 373-15-69, ел. пошта vladimir_bobyl@list.ru

¹ Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (067) 970-89-40, ел. пошта tanja55556@mail.ru.

ОЦІНКА ПОТЕНЦІАЛУ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ

Мета. Робота присвячена удосконаленню методичного підходу щодо визначення потенціалу будівельних підприємств в умовах економічної кризи. **Методика.** У роботі запропоновано новий підхід до елементного складу потенціалу підприємства та визначення площі «квадрату потенціалу». **Результати.** У роботі наведено методичний підхід до розрахунку площі «квадрату потенціалу». Для більш точного визначення потенціалу будівельних підприємств пропонується використовувати розширене коло показників, які б враховували особливості оцінки підприємств будівельної галузі в умовах економічної кризи. **Наукова новизна.** Запропоновано удосконалений методичний підхід для визначення потенціалу будівельних підприємств в умовах кризи. **Практична значимість.** Використання наведеного методичного підходу дозволить менеджерам будівельних підприємств приймати ефективні управлінські рішення в умовах економічної кризи.

Ключові слова: будівельні підприємства; економічна криза; потенціал підприємства; складові потенціалу; площа квадрату потенціалу.

Постановка проблеми

Сучасна фінансово-економічна криза негативно вплинула на економіку України у тому числі на діяльність будівельних підприємств. Для забезпечення їх подальшого розвитку необхідно якісно розвивати матеріально-технічні, структурно-функціональні, соціально-трудова та антикризові елементи потенціалу. Це зумовлює певну увагу керівників підприємств до ефективного управління технологічними й організаційними змінами, а особливо до алгоритмів визначення та використання їх потенційних економічних можливостей. Будівельні підприємства, як і більшість вітчизняних підприємств, потребують достовірного визначення рівня свого потенціалу для розвитку ключових напрямків діяльності з метою адаптації до значних змін факторів зовнішнього середовища.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Істотний внесок у розробку окремих аспектів оцінки потенціалу підприємств внесли фундаментальні теоретичні праці таких вітчизняних і закордонних вчених, як: Н. С. Краснокутська [1], О. С. Федонін [3], І. М. Репіна,

О. І. Олексюк. Найбільш відомим графічним методом оцінки потенціалу підприємства є графоаналітична модель «квадрат потенціалу», який був запропонований у 1998 році в наукових працях І. М. Репіної [2]. Цей метод дає можливість системно встановити кількісні та якісні зв'язки між окремими елементами потенціалу, рівень його розвитку та конкурентоспроможності і на підставі цього обґрунтувати та своєчасно реалізувати управлінські рішення щодо підвищення ефективності функціонування підприємства.

Мета статті

Робота присвячена удосконаленню методичного підходу щодо визначення потенціалу будівельних підприємств в умовах економічної кризи.

Результати

Діагностика потенціалу підприємства за допомогою методу «квадрат потенціалу» здійснюється через систему показників вказаними на рисунку 1.

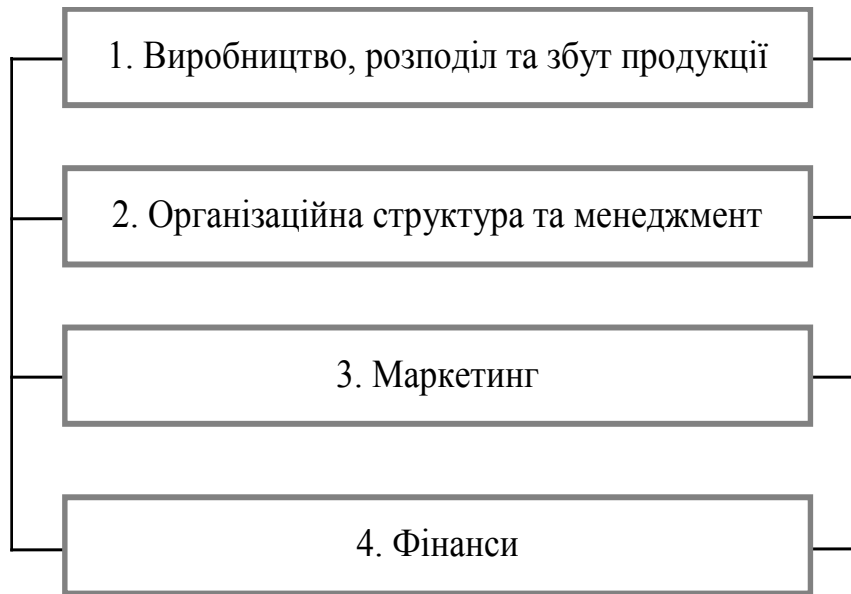


Рис. 1. Розподіл діяльності підприємства за функціональними блоками для оцінювання його потенціалу [2]

За першим блоком — «Виробництво, розподіл та збут продукції» — аналізується:

1. Обсяг виробництва.
2. Фонди виробництва.
3. Показник зносу ОФ.
4. Фондоозброєність праці.
5. Рентабельність виробництва.
6. Обсяг реалізації продукції.
7. Чистий прибуток

За другим блоком — «Організаційна структура та менеджмент» — розглядається:

1. Кількісний і якісний склад робітників.
2. Продуктивність праці.
3. Рівень оплати праці.

Наступний, третій блок — «Маркетинг» — передбачає дослідження:

1. Ринку, товару та каналів збуту.
2. Нововведень.
3. Комунікаційних зв'язків, інформації та реклами.
4. Маркетингових планів і програм.

І останній, четвертий блок — «Фінанси» — потребує аналізу фінансового стану підприємства за допомогою показників:

1. Рентабельності.
2. Ліквідності.
3. Фінансової стійкості.
4. Ділової активності [2].

В основу розрахунку кінцевої рейтингової оцінки покладається порівнювання підприємств

за кожним показником з чотирьох названих функціональних блоків з умовним еталонним підприємством або з реальним підприємством, що має найліпші результати на ринку. Таким чином, базою для рейтингової оцінки стану та рівня використання підприємницького потенціалу є не суб'єктивні думки експертів, притаманні більшості інших методик оцінювання, а найвищі результати, досягнуті в реальній конкурентній боротьбі.

Але слід зазначити, що існуючий метод «квадрат потенціалу» має певні недоліки:

- оцінити потенціал підприємств можливо тільки за напрямками, а не у загальному значенні;

- мала кількість показників у кожному блоці. Для того щоб забезпечити максимально необхідну інформацію про стан власного ресурсу й, володіючи нею, оцінити позиції й напрямки розвитку, виходячи зі стану зовнішнього оточення, метод повинен містити досить максимальне для аналізу число показників, по необхідності здатних бути відображеними в інтеграційному процесі;

- не розкрита можливість оцінювання інвестиційної привабливості підприємства, що є дуже важливим саме для будівельних підприємств;

- метод ефективний тільки в умовах відносно стабільного зовнішнього та внутрішнього середовища.

Для більш точного визначення потенціалу будівельних підприємств пропонується використовувати розширене коло показників, які б враховували особливості оцінки підприємств будівельної галузі в умовах кризи, а саме:

1) у блок «Виробництво» пропонується додатково ввести такі показники:

- виробничу потужність;
- рентабельність будівництва, %;
- фондвіддачу, грн./грн;
- суму витрат на удосконалення техніки та технології, грн.;

2) у блок «Організаційна структура й менеджмент»:

- адміністративні витрати на 1 грн. реалізованого будівництва, грн./грн.;
- зарплатоємність будівництва, грн./грн.

3) у блок «Маркетинг»:

- темп зростання доходу від реалізації, %;

- витрати на збут на 1 грн. реалізованого будівництва, грн./грн.;

у блок «Фінанси»:

- рентабельність власного капіталу;
- вплив ринкових ризиків на фінансові результати підприємства.

На практиці потенціал будь-якого підприємства за формою не являє собою правильний квадрат. Як правило, це чотирикутник, діагоналі якого перетинаються під кутом 90° . Враховуючи цей факт пропонується визначати сукупний потенціал підприємства за площею фігури (рис. 2).

Для розрахунку сукупного потенціалу будівельного підприємства за площею фігури пропонується така формула:

$$\Pi = \frac{1}{2}(B + M)(O + \Phi), \quad (1)$$

де В, М, Ф, О – відповідно виробничий потенціал, маркетинговий, потенціал організаційної структури та менеджменту, фінансовий потенціал.

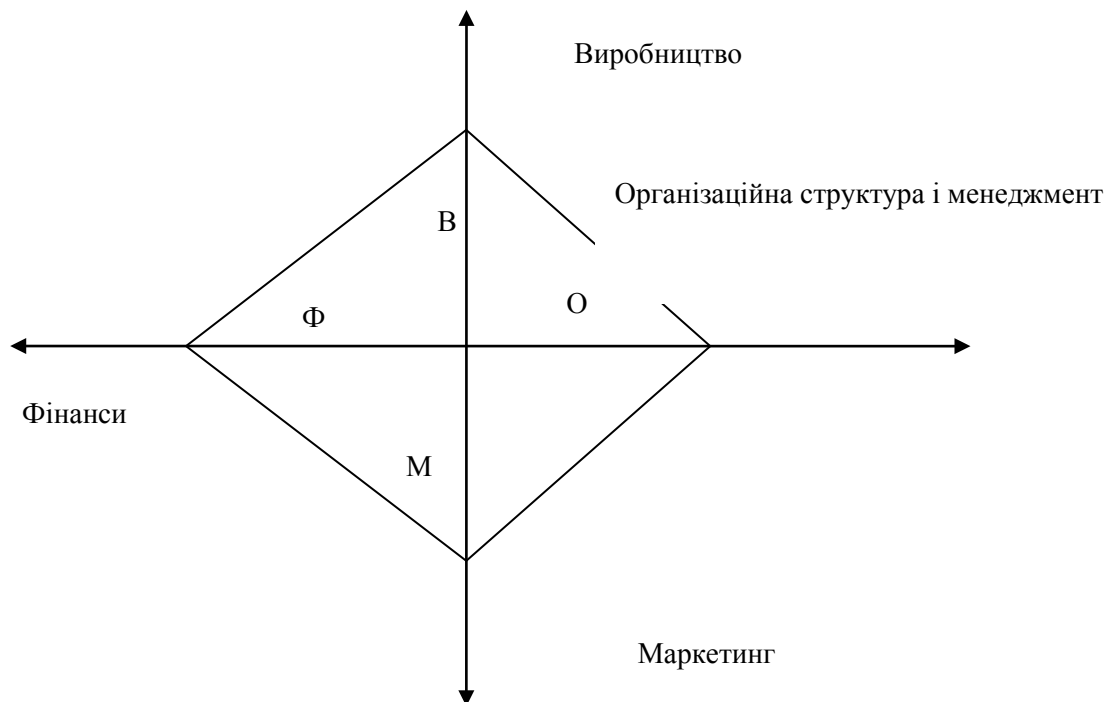


Рис. 2. Сукупний потенціал підприємства

Алгоритм методики пропонується проводити таким чином:

1. Вихідні дані подаються у вигляді матриці (a_{ij}) , де в рядках записані номери пока-

зників ($i = 1, 2, 3, \dots, n$), а в стовпцях – назви будівельних підприємств, потенціал яких аналізується ($j = 1, 2, 3, \dots, m$).

2. Для кожного показника знаходимо його найліпше значення і проводимо ранжиру-

вання будівельних підприємств з визначенням відповідного місця. Приклад вхідних даних з визначенням відповідного місця за вектором «Маркетинг» наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Маркетинг будівельних підприємств

№ пор.	Показник	Будівельне підприємство	Конкурент 1	Конкурент 2	Конкурент 3	Будівельне підприємство	Конкурент 1	Конкурент 2	Конкурент 3
1	Обсяги поставань на внутрішній ринок, %	94	96	89	92	2	1	4	3
2	Обсяги витрат на нововведення, тис. грн	926	450	842	1750	2	4	3	1
3	Обсяги витрат на комунікаційні зв'язки та рекламу, тис. грн	50	20	110	80	3	4	1	2
4	Наявність маркетингових планів та програм, шт.	5	2	8	6	3	4	1	2
5	Темп зростання доходу від реалізації, %;	107	60	64	61	1	4	2	3
6	Витрати на збут на 1 грн реалізованого будівництва, грн/грн	0,024	0,035	0,025	0,013	2	4	3	1
	Сума місць	-	-	-	-	13	21	14	12

3. Для кожного підприємства знаходимо суму місць (P_j), отриманих у процесі ранжирування за формулою [3]

$$P_j = \sum_{i=1}^n a_{ij} \quad (2)$$

P_j буд.підпр. = 2+2+3+3+1+2 = 13 (див. табл. 1).

4. Трансформуємо отриману в ході ранжирування суму місць (P_j) у довжину вектора, що створює квадрат потенціалу підприємства, за формулою [3]:

$$B_k = 100 - (P_j - n) \frac{100}{n(m-1)} \quad (3)$$

У нашому прикладі величина маркетингового потенціалу будівельного підприємства складає:

$$B_{k \text{ МАРКЕТИНГ БУД. ПІДПР.}} = 100 - (13 - 6) * \frac{100}{6 * (4 - 1)} = 61,11$$

Аналогічно робляться розрахунки за іншими векторами та підприємствами-конкурентами.

Визначаємо довжину всіх векторів, потім квадрат потенціалу будівельного підприємства і кожного його конкурента.

6. Знаходимо сукупний потенціал підприємства за формулою 1.

За кожним вектором, максимальне значення потенціалу підприємства може дорівнювати 100 у.о., тоді довжина діагоналі чотирикутника може бути не більше 200 у.о. Таким чином, ма-

ксимальне значення потенціалу може отримати найкраще в своїй галузі підприємство – на рівні $\frac{1}{2} \cdot 200 \cdot 200 = 20000$ у.о., мінімальне – 0 у.о.

Розмах варіації складає 20000 у.о.

Тоді, розділяючи сукупний потенціал на низький, середній та високий, величина інтервалу складе: $(20000-0)/3 = 6667 \approx 7000$ у.о.

Отримані значення сформовано в табл. 2.

Таблиця 2

Шкала значень сукупного потенціалу будівельних підприємств

Показник	Діапазон значень, у.о
Низький потенціал	0 – 7000
Середній потенціал	7001 - 14000
Високий потенціал	14001 - 20000

Висновок

За допомогою запропонованої методики можна визначити сукупний потенціал будівельного підприємства, що є більш зручним для порівняння з потенціалом інших підприємств галузі, ніж порівняння за їх складовими. А за допомогою наведеної шкали можна визначити рівень потенціалу будівельного підприємства в умовах кризи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Краснокутська Н. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посібник / Н. С. Краснокутська. – Київ : Центр навчальної літератури. – 2005. – 352 с.
2. Репіна І. М. Підприємницький потенціал: методологія оцінки та управління / І. М. Репіна // Вісник Української академії державного управління при Президенті України. – 1998. – № 2. – С. 262—271.
3. Федонін О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник для самостійного вивчення дисципліни / О. С. Федонін, І. М. Репіна, О. І. Олексюк. – Київ : КНЕУ, 2005. – 261 с.

В. В. БОБЫЛЬ^{1*}, Т. С. ОБЕРЕМОК¹

^{1*}Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. (056) 373-15-69, эл. почта vladimir_bobyl@list.ru

¹Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. (067) 970-89-40, эл. почта tanja55556@mail.ru

ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

Цель. Работа посвящена разработке нового методического подхода к определению потенциала строительных предприятий в условиях экономического кризиса. **Методика.** В работе предложен новый подход к элементному составу потенциала предприятия и определение площади «квадрата потенциала». **Результаты.**

В работе приведен методический подход к расчету площади «квадрата потенциала». Для более точного определения потенциала строительных предприятий предлагается использовать расширенный круг показателей, которые бы учитывали особенности оценки предприятий строительной отрасли в условиях экономического кризиса. **Научная новизна.** Предложено усовершенствованный методический подход для определения потенциала строительных предприятий в условиях кризиса. **Практическая значимость.** Использование приведенного методического подхода позволит менеджерам строительных предприятий принимать эффективные управленческие решения в условиях экономического кризиса.

Ключевые слова: строительные предприятия; экономический кризис; потенциал предприятия; составляющие потенциала; площадь «квадрата потенциала».

V. BOBIL^{1*}, T. OBEREMOK¹

^{1*} Dep «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovs'k, Ukraine, тел. (056) 373-15-69, e-mail vladimir_bobyl@list.ru

¹ Dep «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovs'k, Ukraine, тел. (067) 970-89-40, e-mail tanja55556@mail.ru.

AN ESTIMATION OF POTENTIAL OF BUILDING ENTERPRISES IS IN THE CONDITIONS OF CRISIS

The purpose. The work is dedicated to the development of a methodical approach to determination of the building companies' potential in the conditions of economic crisis. **Methods.** The paper presents a new methodological approach to element composition of the companies' potential and determination of the area to the "square of potential". **The results.** The paper presents a methodological approach to determination of the area to the "square of potential". For a more precise definition of the capacity building enterprises are encouraged to use an expanded range of indicators that take into account the peculiarities of assessment of enterprises of the construction industry during the economic crisis. **Scientific novelty.** An improved methodological approach for determination of the building companies' potential in the conditions of crisis. **The practical significance.** Using the above methodological approach will allow to the managers of building companies to accept effective administrative decisions in the conditions of economic crisis.

Key words: building companies, economic crisis, company's potential, constituents of potential, the area to the "square of potential".

Надійшла до редколегії 25.05.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та д-ром екон. наук, проф. Лисяком Л. В.

УДК 681.324

С. Б. КОПИТКО*

*Каф. вищої математики та статистики, Львівський навчально-науковий інститут ДВНЗ «Університет банківської справи», проспект Т. Шевченка, 9, Львів, Україна, 79005, (032) 297-72-20, ел. пошта kopytkoSB@gmail.com

МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМ І ПРОЦЕСІВ ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ

Мета. Розглядається вирішення проблеми захисту економічної інформації на транспорті, яка визначається як поєднання процедур, що реалізують функції зберігання, обробки і передачі даних з використанням обраного комплексу технічних засобів. **Методика.** Теоретико-методичною основою дослідження є праці вітчизняних і зарубіжних вчених з фундаментальних аспектів математичного моделювання інформаційної безпеки в умовах ринкової економіки. **Результати.** Запропоновано принцип формування оптимальної стратегії розвитку системи захисту комп'ютерної інформації, що відображає дії адміністратора системи захисту інформації, формалізовано описується такими параметрами, як вектор зміни цін реалізації захисту від типових інформаційних загроз та матрицею перехресних еластичностей збитків від типових інформаційних загроз. **Наукова новизна.** Обґрунтовано принцип формування оптимальної стратегії розвитку системи захисту комп'ютерної економічної інформації, що описується такими параметрами, як вектор зміни цін реалізації захисту від типових інформаційних загроз та матрицею перехресних еластичностей збитків від типових інформаційних загроз. **Практична значимість.** Запропоновані автором положення та рекомендації можуть бути використані як теоретико-методична база управління ефективністю захисту інформації для ПАТ «Українська залізниця», оскільки, покращуючи захисні елементи системи, адміністратор тим самим змінює ціни забезпечення від типових загроз, що впливатиме на величину критерію ефективності системи.

Ключові слова: захист економічної інформації; обробка даних; передача даних; системи захисту; інформаційні загрози; управління ефективністю захисту.

Постановка проблеми

Інформаційна безпека на сьогоднішній день відіграє важливу роль у забезпеченні економічних інтересів залізничної галузі, оскільки розвиток обчислювальної техніки відкриває нові можливості у застосуванні інформаційних технологій. Крім істотних позитивних сторін, впровадження сучасних інформаційних технологій має також і негативний момент. В умовах реформування залізничного транспорту України (створення ПАТ «Українська залізниця»), неправомірне перекручування, знищення або розголошення певної частини інформації, так само як і дезорганізація процесів її обробки і передачі в інформаційно-керуючих системах завдають серйозної матеріальної та моральної шкоди багатьом суб'єктам, які беруть участь в процесах автоматизованої інформаційної взаємодії на транспорті в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Моделювання інформаційної безпеки в умовах ринкової економіки досліджували такі відомі зарубіжні вчені, як Л. Гордон, М. Лоеб, К.Ланкастер та інші. Різні аспекти інформаційної безпеки в умовах використання комп'ютерних систем досліджували такі українські вчені як О. Волошин, Ю. Венедиктов, В. Домарев, В. Кігель, Є. Левченко, В. Марченко, В. Машенко, М. Притула, О. Плачинда, Р. Прус, Д. Рабчун, О. Сафонов та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми

Незважаючи на значний обсяг напрацьованих з проблематики ІБ, ряд аспектів методології побудови ефективної системи управління ІБ (СУІБ) організації наразі ще не мають задовільного вирішення і подальші дослідження визначаються потребою розробки методології

конструювання адекватних економіко-математичних моделей оптимізації управління ефективністю систем захисту комп'ютерної інформації

Формулювання цілей статті

У рамках принципу формування оптимальної стратегії розвитку системи захисту комп'ютерної інформації, де інформація розглядається як об'єкт захисту в комп'ютерних системах, досліджено економічні аспекти побудови систем захисту комп'ютерної інформації та визначено концепцію проблеми управління її ефективністю.

Виклад основного матеріалу дослідження

Особливо важливими при проектуванні та моделюванні системи захисту інформації (СЗІ) мають питання економічного забезпечення її життєвого циклу. До компонентів економічного забезпечення належать оптимізація структури системи захисту інформації, оцінка економічної ефективності, методики вибору оптимальних засобів захисту інформації. Саме ці питання на сьогоднішній день недостатньо досліджені на залізничному транспорті у зв'язку з тим, що там впроваджується державно-приватне партнерства, змінюються форми власності, зменшується роль державного регулювання, розвивається нова сфера підприємницької діяльності - інформаційний бізнес та ін. Не врегульовано також низку юридичних аспектів щодо можливості функціонування інформації як специфічного товару і ресурсу інтелектуальної власності, що ускладнює оформлення авторського права на програмні продукти.

Оптимізація структури СЗІ. Як стверджується у [1, с. 126], завдання оптимального синтезу СЗІ стало одним із найбільш досліджуваних напрямків інформаційної безпеки. Традиційно для його вирішення використовують три методи, а саме [1, с. 127]: створення багатоагентної моделі СЗІ, яка складається з певної сукупності інтелектуальних агентів, створення СЗІ із готових існуючих компонентів на підставі різних оптимізаційних методик та створення СЗІ з урахуванням вимог різних стандартів, зокрема міжнародних.

Оптимізація управління інформаційною безпекою організації. Однією з головних вимог сучасних стандартів ІБ є обов'язковість засто-

сування для захисту інформаційних ресурсів організації СУІБ. Згідно з галузевим стандартом [2, с. 3] система управління інформаційною безпекою, або СУІБ (information security management system, ISMS) трактується як «частина загальної системи управління, яка ґрунтується на підході, що враховує бізнес-ризик, призначені для розроблення, впровадження, функціонування, моніторингу, перегляду, підтримування та вдосконалення ІБ». Враховуючи важливість такого суб'єкта інформаційної діяльності, стає зрозумілим, чому дослідженню властивостей СУІБ приділяється така пильна увага. Ще однією причиною уваги фахівців до проблем побудови та експлуатації СУІБ в організаціях є недостатній рівень опрацьованості багатьох аспектів СУІБ у стандартах ІБ [3, с.264].

Відзначимо як перспективний підхід в оптимізації СУІБ такий новітній напрям дослідження проблем ІБ як *менеджмент інформаційної безпеки*. Часто до нього додають прикметник «економічний», щоб підкреслити його налаштованість на вирішення проблем ІБ економічними методами. Вважають, що його започаткували своїми працями закордонні фахівці в роботі [4]. В Україні цей підхід у дослідженні проблем ІБ організацій представлений в роботах [5, 6].

Дослідження сучасного стану обґрунтування рішень у сфері ІБ засвідчив складність і багатогранність проблеми управління ефективністю захисту інформації та уможливив ідентифікацію певних тенденцій наукових досліджень процесів інформаційної безпеки. Зокрема, можна стверджувати, що:

- проблема оптимізації управління ефективністю захисту інформації в КС наразі не має задовільного вирішення;
- сучасні стандарти ІБ в Україні спрямовані більше на окреслення вимог щодо рівнів забезпечення захищеності даних та контурів систем захисту і тому потребують конкретизації під час застосування на практиці;
- спостерігається суттєвий вплив суб'єктивізму дослідників на результати класифікації інформаційних загроз;
- ефективність систем захисту інформації залежна від ступеня врахування мінливості зовнішнього агресивного середовища;

- проблеми управління ефективністю захисту інформації є головним завданням такого новітнього науково-практичного напрямку як *менеджмент інформаційної безпеки*;

- визначення стаціонарних станів системи захисту інформації є одним із найскладніших завдань під час математичного моделювання процесів ІБ. Спрощення можливе через застосування функцій корисності:

- проблему оптимізації управління ефективністю захисту інформації в КС доцільно формалізувати на засадах динамічного програмування;

- для покращення об'єктивності побудови моделі загроз доцільно застосувати методи *data mining*.

Оцінювання ефективності системи S захисту інформації здійснюється на підставі деякої функції корисності, оскільки практика використання функцій корисності у моделюванні різних соціально-економічних процесів [7, с. 43-76; 8, с. 128-150; 9, с. 25-60, с. 84-116; 10, с. 133-176; 11, с. 176-200;] засвідчує наявність поверхонь стаціонарних точок. Її значення характеризує якість системи захисту у період $t \in T$, якщо S знаходиться в стані $\theta(t)$. Очевидні вимоги до функції $c(\theta(t))$ мають бути такими:

1) якщо з точки зору адміністратора системи стан $\theta_j(t)$ є якіснішим, ніж $\theta_k(t)$, то має виконуватись умова

$$c(\theta_j(t)) > c(\theta_k(t)); \quad (1)$$

2) якщо для двох різних станів $\theta_j(t) \neq \theta_k(t)$ системи захисту $S(t)$ виконується нерівність (1), то ефективність системи $S(t)$ у стані $\theta_j(t)$ є кращою, ніж у стані $\theta_k(t)$, і тому стан $\theta_j(t)$ системи захисту інформації є якіснішим від стану $\theta_k(t)$;

3) якщо для двох різних станів $\theta_j(t)$ і $\theta_k(t)$ системи $S(t)$ захисту інформації значення цільової функції однакові, тобто виконується рівність

$$c(\theta_j(t)) = c(\theta_k(t)) \quad (2)$$

то це означає однакову якість реалізації функцій захисту інформації системою $S(t)$ у вказаних станах.

Маючи простір Θ можливих станів системи S на часовому проміжку T та функцію корисності $c(\theta)$, оптимальну траєкторію розвитку системи захисту інформації можна представити лінією станів з максимальним значенням ефективності. Схематично це показано на рис. 1, де ламана лінія зображає оптимальну стратегію розвитку системи захисту комп'ютерної інформації, овали - множини станів системи для відповідних періодів, точки - окремі стани множин, а криві - це гіперповерхні максимальної ефективності захисту інформації.

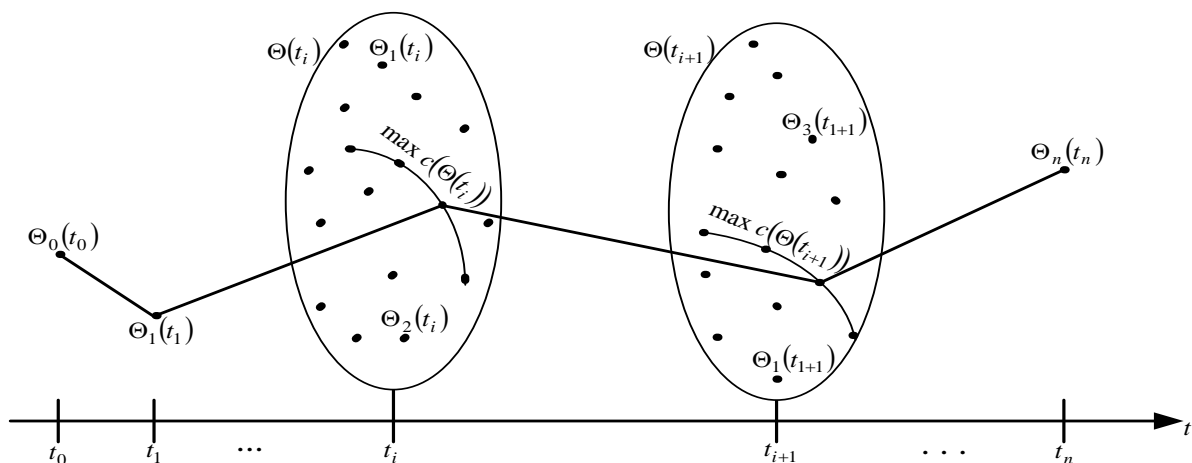


Рис. 1. Принцип формування оптимальної стратегії розвитку системи захисту комп'ютерної економічної інформації (авторська розробка)

Застосовуючи управління $U_\mu(t)$ до системи $S(t)$, можемо змінити її стан. Оскільки застосування управління відбувається у дискретні моменти часу $t \in T$, то нові стани системи захисту будуть належати до наступного періоду. Отже, формально можна записати співвідношення

$$h(\theta_j(t_i), U_\mu(t_i)) = \theta_k(t_{i+1}), \quad (3)$$

де h – деяка функція переходу між станами системи S .

На етапі концептуалізації основної проблеми наукового дослідження управління, що відображає дії адміністратора системи захисту інформації, формалізовано описувалось такими параметрами як вектор зміни цін реалізації захисту від типових інформаційних загроз та матрицею перехресних еластичностей збитків від типових інформаційних загроз. Покращуючи захисні елементи системи, адміністратор тим самим змінює ціни убезпечення від типових загроз, що впливатиме на величину критерію ефективності системи. Призначенням матриці еластичностей є забезпечення переходу системи захисту у стаціонарний стан після її модифікації.

Суттєвою вимогою способу формалізації екстремальної проблеми управління ефективністю захисту інформації для ПАТ «Українська залізниця» є застосування функції корисності для оцінювання рівня захищеності даних. З цією метою необхідне вміння ідентифікувати стаціонарні стани системи $S(t)$ для періодів $t \in T$. Тому найперше потрібно розробити модель визначення таких стаціонарних станів. Процес розробки моделі визначення стаціонарного стану системи $S(t)$ здійснювався за три етапи, а саме:

вибір прототипу функції корисності системи захисту інформації із сукупності існуючих;

адаптація вибраної функції корисності в контексті інформаційної безпеки;

розробка ЕММ пошуку стаціонарного стану системи $S(t)$ з використанням адаптованої функції корисності.

З огляду на відсутність на сьогодні зразків функцій корисності систем захисту інформації та зіставивши переваги і недоліки двох шляхів їх конструювання – або через адаптацію існую-

чих функцій корисності подібних процесів, або побудову спеціальних функцій корисності процесу інформаційної безпеки – слід реалізувати шлях для конструювання функції корисності системи $S(t)$. Вибір прототипу функції корисності $c(\theta(t))$ системи $S(t)$ здійснювався методом аналогії через встановлення подібності процесу інформаційної безпеки з деяким іншим економічним процесом, для якого існують апробовані практикою зразки функцій корисності.

Доцільність застосування теорії корисності для оцінювання ефективності функціонування систем захисту комп'ютерної інформації полягає в тому, що методом аналогії встановлюється подібність процесу захисту даних з процесом придбання благ споживачем у ринковій економіці. З урахуванням контексту проблеми захисту інформації будується аналітично-подібна функція корисності системи захисту комп'ютерних даних, яка використовується для визначення її стаціонарних станів у періоди проміжку управління. Характерною особливістю такої функції корисності системи захисту інформації є розрізнення двох рівнів захищеності (мінімально-необхідного та достатнього) і використання затратної еластичності збитків від типових інформаційних загроз для оцінювання вірогідної поведінки системи у наступний період. Стаціонарний стан системи захисту даних асоціюється із тими станами, у яких функція корисності приймає максимальне значення.

Вирішення проблеми захисту інформації на транспорті істотно залежить від використовуваної інформаційної технології, яка визначається як поєднання процедур, що реалізують функції зберігання, обробки і передачі даних з використанням обраного комплексу технічних засобів. В основі захисту інформації, в тому числі і інформації, що становить комерційну таємницю, лежить принцип правильної організації руху інформації, яка враховує методи обробки інформації.

Висновки

Вирішення проблеми захисту інформації на транспорті істотно залежить від використовуваної інформаційної технології, яка визначається як поєднання процедур, що реалізують фун-

кції зберігання, обробки і передачі даних з використанням обраного комплексу технічних засобів. В основі захисту інформації, у тому числі й інформації, що становить комерційну таємницю, лежить принцип правильної організації її руху, яка враховує методи обробки інформації. Запропонований принцип формування оптимальної стратегії розвитку системи захисту комп'ютерної інформації, що відображає дії адміністратора системи захисту інформації, формалізовано описувався такими параметрами, як вектор зміни цін реалізації захисту від типових інформаційних загроз та матриця перехресних еластичностей збитків від типових інформаційних загроз.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку

Подальші дослідження полягають у доцільності застосування теорії корисності для оцінювання ефективності функціонування систем захисту комп'ютерної інформації, суть якої в тому, щоб методом аналогії встановлюється подібність процесу захисту даних з процесом придбання благ споживачем у ринковій економіці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Марченко В. А. Формалізована технологія проектування системи захисту інформації / В. А. Марченко // Комп'ютерні засоби, мережі та системи. – 2007. – № 6. – С. 126-132.
2. Система управління інформаційною безпекою. Вимоги (ISO/IEC 27001:2005, MOD): ГСТУ

3. СУБ 1.0/ISO/IEC 27001:2010. – Київ : Національний банк України, 2010. – 49 с.
3. Сафонов А. С. Применение организационно-технических методов для развития системы информационной безопасности организации / А. С. Сафонов, О. Е. Плачинда, Ю. П. Венедиктов. // Праці Одеського політехнічного університету. – 2011. – Вип. 1(35). – С. 262-266.
4. Gordon L. A. The economics of information security investment / L. A. Gordon, M. P. Loeb // ACM Transactions on Information and System Security. – 2002. – Vol. 5, № 4. – P. 438-457.
5. Левченко Є. Умови існування сідлових точок в багаторубіжних системах захисту інформації / Є. Левченко, Р. Прус, Д. Рабчун // Безпека інформації. – 2013. – Т. 19. – С. 13-20.
6. Левченко Є. Г. Оптимізаційні задачі менеджменту інформаційної безпеки / Є. Г. Левченко, А. О. Рабчун // Сучасний захист інформації. – 2010. – №1. – С. 16-23.
7. Волошин О. Ф. Теорія прийняття рішень : навч. посібник / О. Ф. Волошин, С. О. Мащенко. – Київ : ВПЦ “Київський університет”, 2006. – 304 с.
8. Домарев В. В. Безопасность информационных технологий. Системный подход / В. В. Домарев. – Київ : ООО ТИД “ДС”, 2004. – 992 с.
9. Кігель В. Р. Методи і моделі підтримки прийняття рішень у ринковій економіці : монографія / В. Р. Кігель. – Київ : ЦУЛ, 2003. – 202 с.
10. Ланкастер К. Математическая экономика : [пер. с англ.] / К. Ланкастер. – Москва : Сов. радио, 1972. – 464 с.
11. Притула М. М. Динамічні моделі та методи прийняття рішень у ринковій економіці : навч. посібник / М. М. Притула. – Львів : Видавничий центр ЛНУ ім. І. Франка, 2007. – 256 с.

С. Б. КОПЫТКО*

*Каф. высшей математики и статистики, Львовский учебно-научный институт ГВУЗ «Университет банковского дела», проспект Т. Шевченко, 9, Львов, Украина, 79005, (032) 297-72-20, эл. почта kopytkoSB@gmail.com

МОДЕЛИРОВАНИЕ СИСТЕМ И ПРОЦЕССОВ ЗАЩИТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ

Цель. Рассматривается решение проблемы защиты экономической информации на транспорте, которая определяется как сочетание процедур, реализующих функции хранения, обработки и передачи данных с использованием выбранного комплекса технических средств. **Методика.** Теоретико-методической основой исследования являются труды отечественных и зарубежных ученых по фундаментальным аспектам математического моделирования информационной безопасности в условиях рыночной экономики. **Результаты.** Предложен принцип формирования оптимальной стратегии развития системы защиты компьютерной инфо-

рмации, отражающий действия администратора системы защиты информации, который формализовано описывался такими параметрами, как вектор изменения цен реализации защиты от типовых информационных угроз и матрица перекрестных эластичностей убытков от типовых информационных угроз. **Научная новизна.** Обоснован принцип формирования оптимальной стратегии развития системы защиты компьютерной экономической информации, который описывается такими параметрами, как вектор изменения цен реализации защиты от типовых информационных угроз и матрица перекрестных эластичностей убытков от типовых информационных угроз. **Практическая значимость.** Предложенные автором положения и рекомендации могут быть использованы в качестве теоретико-методической базы управления эффективностью защиты информации для ПАО «Украинская железная дорога», поскольку улучшая защитные элементы системы, администратор тем самым изменяет цены страхования от типичных угроз и влияет на величину критерия эффективности системы.

Ключевые слова: защита экономической информации; обработка данных; передача данных; системы защиты; информационные угрозы; управление эффективностью защиты.

S. B. КОПУТКО*

*Dep. of Mathematics and Statistics, Lviv educational institute SHEE "University of Banking", Shevchenko Avenue, 9, Lviv, Ukraine, 79005, (032) 297-72-20, e-mail kopytkoSB@gmail.com

MODELING SYSTEMS AND PROCESSES OF INFORMATION PROTECTION OF ECONOMIC TRANSPORT

Goal. We consider solving the problem of the protection of economic information on transport, which is defined as a combination of procedures that implement the functions of storing, processing and transmitting data using the selected set of technology. **Method.** Theoretical and methodological basis of the study is the work of domestic and foreign fundamental aspects of mathematical modeling information security in a market economy. **Results.** The principle for the formation of the optimal strategy of development of information protection, reflecting the actions the administrator of information security, formalized described vector parameters such as price changes security typical implementation of information threats and matrix cross elasticities losses typical information threats. **Scientific novelty.** The principles forming the optimal development strategy for protecting computer systems of economic information described vector parameters such as price changes security typical implementation of information threats and matrix cross elasticities losses typical information threats. **The practical significance.** Proposed Author regulations and guidelines can be used as theoretical and methodological basis of performance management protection for PJSC 'Ukrainian Railways' as improving the security elements of the system administrator thus changing prices securing typical threats that affect the value of test system efficiency ..

Key words: protection of economic information; data processing; data transfer systems; security; threat information; performance management protection.

Надійшла до редколегії 27.05.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Міщенком М. І. та д-ром екон. наук, проф. Фещуном Р. В.

УДК 657.471

К. О. РОГОВА^{1*}, Г. С. П'ЯТИГОРЕЦЬ¹

¹Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (066) 676-90-74, ел. пошта RogovayaKate@rambler.ru

УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ У ДИСТАНЦІЇ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ

Мета. Стаття присвячена розробці практичних рекомендацій щодо удосконалення обліку витрат у дистанції електропостачання. **Методика.** Для розв'язання задач такого класу запропоновано застосувати методи аналізу, синтезу та порівняння, дедукції, індукції, логіки та абстрагування. **Результати.** У дослідженні наведено рекомендації, що частково допомагають розв'язати проблему удосконалення обліку експлуатаційних витрат та їх оптимізації в дистанції електропостачання. **Наукова новизна.** У роботі наведено пропозиції щодо удосконалення обліку витрат, серед яких можна виділити організацію обліку витрат за стадіями технологічного процесу, бюджетування доходів і витрат на виробництво, створення системи обліку витрат і калькулювання собівартості, що відбиває специфіку підприємства. **Практична значимість.** Використання наведених результатів дозволить оптимізувати експлуатаційні витрати дистанції електропостачання.

Ключові слова: витрати; дистанція електропостачання; облік; контроль; оптимізація.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями

В умовах глибоких економічних перетворень питання обліку витрат є надзвичайно важливим для всіх господарюючих суб'єктів і для держави в цілому. Величина витрат являє собою головний резерв підвищення прибутку підприємства. Проблеми обліку витрат полягають у серйозних змінах, пов'язаних із розширенням кола облікових об'єктів, наданням гнучкості у використанні існуючих і розробкою нових методик обліку, зміною місця бухгалтера в управлінні господарськими процесами.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Проблемі обліку витрат приділяли чимало уваги як зарубіжні, так і вітчизняні науковці. Найбільш фундаментальними й такими, що охоплюють різні аспекти цієї проблеми, є праці таких авторів: Ф. Ф. Бутинець, В. А. Дерій, А. М. Должанський, Р. В. Задаровська, Є. В. Міщук, В. Я. Нусінов, Я. О. Остапенко, Т. В. Приходько, В. М. Рожелюк, М. І. Скрипник, Л. Г. Столяр, О. А. Чухліб, Ю. О. Шумило та низка інших.

Мета

Метою дослідження є розробка рекомендацій щодо удосконалення обліку витрат в дистанції електропостачання.

Виклад основного матеріалу дослідження

Дистанція електропостачання є відособленим структурним підрозділом залізниці, що входить до складу служби електрифікації та електропостачання залізниці. Вона забезпечує технічне й господарське обслуговування тягових підстанцій і контактної мережі електрифікованих залізниць, деяких електричних станцій і знижувальних трансформаторних підстанцій, зовнішніх електричних мереж, призначених для живлення пристроїв СЦБ, ліній подовжнього електропостачання (до введення в будівлю), електромереж зовнішнього освітлення, включаючи світильники й прожекторне освітлення.

Експлуатаційні витрати дистанції електропостачання складаються з таких елементів витрат: витрати на оплату праці, відрахування на соціальні потреби, витрати на матеріали та інші матеріальні витрати, на паливо, енергію, амортизацію необоротних активів, інші витрати.

В Україні є нормативні акти, що регулюють облік витрат. Зокрема, відповідно до П(С)БО № 16 «Витрати», витратами звітного періоду

визначаються або зменшення активів, або збільшення зобов'язань, що призводить до зменшення власного капіталу підприємства (за винятком зменшення капіталу внаслідок його вилучення або розподілу власниками), за умови, що ці витрати можуть бути достовірно оцінені [1].

Експлуатаційні витрати є однією з комплексних статей сукупних логістичних витрат, їх рівень впливає на рівень витрат операційної діяльності підприємства, а відтак, і на його фінансові результати. Ефективне управління експлуатаційними витратами та їх моніторинг в загальній сумі витрат операційної діяльності підприємства потребує розробки точної номенклатури статей витрат. Структуризація експлуатаційних витрат сприятиме організації їх обліку, розподілу, оцінки та регулювання. З огляду на чинні нормативні акти, номенклатуру статей експлуатаційних витрат рекомендовано подати таким чином:

- витрати на експлуатацію в дистанції електропостачання;
- витрати на повне відновлення, ремонт та інші види поліпшень;
- орендна плата;
- інші витрати [2, с. 6].

Отже, експлуатаційні витрати – це грошове вираження поточних витрат залізниць на здійснення перевезень, величина яких, поділена на обсяг виконаних перевезень, складає собівартість транспортування одиниці вантажу, пасажирів, багажу чи пошти. До них включають витрати експлуатаційної й підсобно-допоміжної діяльності з обслуговування експлуатаційної діяльності (крім витрат, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів). Витрати експлуатаційної діяльності та експлуатаційні витрати не слід ототожнювати, оскільки вони характеризують різні виробничі процеси. Якщо перші відображають витрати на здійснення технічної і комерційної експлуатації залізничного транспорту, то до складу інших, поряд із зазначеними, входять витрати підсобно-допоміжної діяльності щодо обслуговування перевізного процесу й не включаються витрати, що відшкодовуються за рахунок додаткових зборів та платежів. Виходячи з цього, у науковій літературі запропоновано витратами експлуатаційної діяльності вважати поточні витрати, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і пошти, що виникають у результаті технічної і комерційної експлуатації залізниць [5, с. 154].

Важливо також максимально наблизити групування витрат на залізничному транспорті за різними класифікаційними ознаками до загальноприйнятих стандартів, яких дотримуються всі галузі економіки країни. Необхідною умовою побудови ефективної системи бухгалтерського обліку та формування якісної інформації з метою прийняття управлінських рішень є врахування специфіки діяльності Укрзалізниці. Так, у складі елемента «Матеріальні затрати» необхідно виділяти окремі субелементи: «Матеріали», «Паливо» та «Електроенергія». Це поглибить контроль за встановленням потреби в окремих матеріальних ресурсах, а також підвищить якість планування на базі облікових і звітних даних, оскільки частка кожного з цих субелементів на залізничному транспорті досить висока.

У формах внутрішньої звітності з метою підвищення рівня її інформативності в складі субелемента «Електроенергія» необхідно виділяти витрати, що припадають на тягу потягів, оскільки дані витрати у витратах з використання електроенергії складають 80 %. Включення цих показників до звітності забезпечить одержання об'єктивної інформації та сприятиме посиленню контролю за витрачанням енергетичних ресурсів [5].

Один з найсучасніших методів обліку витрат, який можна запропонувати як удосконалення обліку витрат дистанції електропостачання, є нормативний метод. Його перевагою є значне зменшення трудомісткості переходу, оскільки метод має спільні риси з плановою калькуляцією, яка використовується наразі в дистанції електропостачання. Також цей метод дозволяє порівнювати нормативні витрати, що коригуються на суму виявлених обліком відхилень, з плановою собівартістю. Для розробки нормативних калькуляцій використовуються технічні норми на певну дату. У результаті здійснення заходів, метою яких є удосконалення технології та організації виробництва, відбуваються зміни норм. Правильна організація обліку зміни норм та їх впливу на собівартість продукції (робіт, послуг) є передумовою зниження собівартості.

Подальше дослідження питання організації обліку витрат на підприємстві також показало, що відсутня система гнучкого оперативного обліку, результативного попереднього контролю виробничих витрат та їх жорсткого норму-

вання. Вирішенню завдань щодо оптимізації витрат діяльності дистанції електропостачання буде сприяти застосування автоматизованих засобів обробки економічної інформації

Серед пропозицій, які мають найбільш практичне значення для підприємства щодо удосконалення обліку витрат, можна виділити такі:

1. Організація обліку витрат за стадіями технологічного процесу.

2. Бюджетування доходів і витрат на виробництво.

3. Створення системи обліку витрат і калькулювання собівартості, що відбиває специфіку підприємства.

На сьогодні система обліку та контролю експлуатаційних витрат дистанції електропостачання залізниць повинна розв'язувати не тільки класичні задачі систем обліку, генерувати звітні документи, але й розв'язувати багато додаткових задач, у першу чергу, це стосується пошуку шляхів оптимізації витрат. Для цього необхідно проводити оцінку факторів, що здійснюють вплив на зміну витрат дистанції електропостачання за елементами витрат, а саме: внутрішньогалузевих та зовнішніх факторів, які наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Фактори, що здійснюють вплив на зміну витрат дистанції електропостачання

Найменування елемента витрат	Фактори	
	Внутрішні галузеві	Зовнішні
Обґрунтовані		
Фонд оплати праці	Обсяг робіт	Інфляційні чинники, під впливом яких відбувається індексація заробітної плати
	Контингент	
	Індексація заробітної плати	
Матеріали	Обсяг робіт	Ціни на матеріали
	Контингент	
	Кількість споживаних ресурсів, незалежних від обсягу робіт	
Паливо	Кількість устаткування, що працює на паливі	Ціни на паливо
Електроенергія	Кількість споживаної електроенергії	Ціна 1 кВт
Амортизація	Кількість вибувших об'єктів та об'єктів, що надійшли	Зміни в законодавстві з обліку основних засобів і нарахування амортизації
	Переоцінка	
	Поліпшення умов праці, витрати на підготовку й перепідготовку кадрів тощо	Нормативи витрат на відрядження за законодавством
Інші матеріальні	Кількість заявок на підрядні роботи	Вартість підрядних робіт
Неліквідні матеріали і витрати	Замовлення, що перевищують необхідні потреби	Ціни на матеріали

Закінчення табл. 1

Найменування елемента витрат	Фактори	
	Внутрішні галузеві	Зовнішні
Необґрунтовані		
Підвищені доплати до основної заробітної плати керівників дистанції	Обумовлено внутрішніми документами	Інфляційні чинники, які ведуть як до зростання основної частини заробітної плати, так і до доплат, визначуваних у відсотковому співвідношенні до базової складової
Підвищені витрати на мотивацію персоналу, не залежні від зростання продуктивності праці кожного працівника	Обумовлено внутрішніми документами	Інфляційні чинники, які ведуть як до зростання основної частини заробітної плати, так і до доплат, визначуваних у відсотковому співвідношенні до базової складової

Оцінка вказаних факторів дасть змогу позитивно впливати на економію експлуатаційних витрат дистанції електропостачання.

Висновки

У роботі наведено пропозиції щодо удосконалення обліку витрат, серед яких можна виділити організацію обліку витрат за стадіями технологічного процесу, бюджетування доходів і витрат на виробництво, створення системи обліку витрат і калькулювання собівартості, що відбиває специфіку підприємства.

Окрім планування, обліку та контролю також необхідно проводити оцінку факторів, що здійснюють вплив на зміну витрат дистанції електропостачання за окремими елементами: фонд оплати праці, матеріали, паливо, електроенергія, амортизація. Фактори поділено на обґрунтовані та необґрунтовані, зовнішні та внутрішні галузеві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 «Витрати», затв. наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 р. № 318, із змінами та доповненнями.
2. Попко О. В. Економічна оцінка та регулювання експлуатаційних витрат засобів логістичної інфраструктури підприємства : автореф. дис. ...

канд. екон. наук: 08.06.01 / О. В. Попко; Нац. ун-т «Львів. політехніка». – Львів, 2004. – 20 с.

3. Дерій В. А. Термін «витрати» і його трактування для потреб обліку та контролю / В. А. Дерій // Галицький економічний вісник. – 2010. – № 1(26). – С. 154–160.
4. Должанський А. М. Вдосконалення діючої системи витрат на промислових підприємствах / А. М. Должанський, О. Г. Фіновський // Науковий вісн. НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.10. – С. 203–208.
5. Боїла Л. І. Сутність та склад витрат підсобно-допоміжної діяльності залізничного транспорту / Л. І. Боїла // Вісн. ЖДТУ. – 2010. – № 1 (51). – С. 153–156.
6. Нусінов В. Я. Аналіз та контроль рівня витрат та видатків на промислових підприємствах / В. Я. Нусінов, Є. В. Міщук // Вісн. МНТУ. – 2012. – № 3 (7). – С. 186–194.
7. Бухгалтерський управлінський облік: підручник для студентів спеціальності «Облік і аудит» вищих навчальних закладів. / Ф. Ф. Бутинець, Т. В. Давидюк, З. Ф. Канурна та ін. ; за ред. проф. Ф. Ф. Бутинця. – 3-тє вид., доп. і перероб. – Житомир : Рута, 2007. – 480 с.
8. Загородній А. Г. Бухгалтерський облік: основи теорії та практики : навч. посібник / Загородній А. Г., Партин Г. О., Пилипенко Л. М. – [3-тє вид., перероб. і доп.]. – Київ: Знання, 2007. – 550 с.

Е. А. РОГОВАЯ^{1*}, А. С. ПЯТИГОРЕЦ¹

^{1*}Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. (066) 676-90-74, эл. почта RogovayaKate@rambler.ru

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА ЗАТРАТ В ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Цель. Статья посвящена разработке практических рекомендаций по совершенствованию учета затрат в дистанции электроснабжения. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложено использовать методы анализа, синтеза и сравнения, дедукции, индукции, логики и абстрагирования. **Результаты.** В работе приведены рекомендации, которые частично помогают решить проблему совершенствования учета эксплуатационных расходов и их оптимизации в дистанции электроснабжения. **Научная новизна.** В работе приведены предложения по совершенствованию учета затрат в дистанции электроснабжения, среди которых можно выделить организацию учета затрат по стадиям технологического процесса, бюджетирования доходов и расходов на производство, создание системы учета затрат и калькулирования себестоимости, отражающей специфику предприятия. **Практическая значимость.** Использование указанных результатов позволит оптимизировать эксплуатационные расходы дистанций электроснабжения.

Ключевые слова: расходы; дистанция электроснабжения; учет; контроль; оптимизация.

К. ROGOVAYA^{1*}, G. S. PIATYGORETS¹

^{1*}Dep. «Accounting, Audit and Intellectual Property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. (066) 676-90-74, e-mail RogovayaKate@rambler.ru

IMPROVED COST ACCOUNTING IN DISTANCE OF POWER SUPPLY

Goal. The work is dedicated to the development of practical recommendations to improve cost accounting in distance of power supply. **Methodology.** For the decision of tasks of such class it is in-process suggested to use the methods of analysis, synthesis and comparison, deduction, induction, logic and abstracting. **Results.** The paper presents the recommendations, partially solve the problem of perfection of the account of operating costs and optimization of power distance. **Scientific novelty.** The paper contains proposals to improve the accounting of costs in distance of power supply, among which are the organization of cost accounting according to the stages of the process, the budgeting of revenues and costs of production, the creation of cost accounting and calculation of the cost that reflects the specifics of the enterprise. **Practical meaningfulness.** Using these results will help to optimize the operating costs of distances of power supply.

Key words: costs; power distance; accounting; control; optimization.

Надійшла до редколегії 15.05.2016.

Стаття рекомендована до друку канд. екон. наук, доц. Гненним М. В. та канд. екон. наук, доц. Атамасом П. Й.

УДК 656.23

Т. М. САВИЦЬКА*

*ГНДЛ «Економіка та управління залізничним транспортом», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (095) 740-70-75, ел. пошта t.savytkaia@gmail.com, ORCID.org/0000-0003-1323-4984

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАТИ ЗА ДОСТУП ДО ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мета. Метою дослідження є розробка методичного підходу щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залізничного транспорту. **Методика.** Для розв'язання задач такого класу в роботі запропоновано нову методику, яка розроблена на основі розподілу умовно-постійних витрат з урахуванням факторів впливу на їх величину. Ця методика дозволяє коректно розподіляти витрати за користування інфраструктурою між окремими клієнтами. **Результати.** Із чинної номенклатури витрат було виокремлено витрати на утримання інфраструктури, що містять дві складові на основі аналізу технологічних процесів утримання та ремонту інфраструктури: фіксовану та змінну. Проаналізовано недоліки існуючих підходів та запропоновано новий підхід щодо розподілу умовно-постійних витрат та поступовому переході до ринкової системи ціноутворення. **Наукова новизна.** Набув подальшого розвитку методичний підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залізниць (постійна частина витрат), який, на відміну від існуючих методик, враховує частку кожного перевізника в практичному обсязі поїздопотоків на конкретній ділянці, що дозволяє обґрунтовано розподіляти умовно-постійні витрати між учасниками перевізного процесу, стимулювати ефективний розподіл пропускної спроможності. Вперше запропоновано змішану модель встановлення плати за доступ до інфраструктури, яка передбачає можливість альтернативного вибору віднесення умовно-постійної частини витрат на споживача інфраструктурних послуг згідно із часткою в практичному поїздопотокі на конкретній ділянці інфраструктури або згідно із еластичністю попиту споживача, що дозволить менеджеру інфраструктури ефективніше покривати понесені витрати, підвищувати попит на свої послуги та відповідає умовам недискримінаційного доступу та прозорості формування. **Практична значимість.** Впровадження вказаної методики дозволить розрахувати реальну, економічно обґрунтовану плату за доступ до інфраструктури, стимулюватиме менеджера інфраструктури оптимізувати свою діяльність, залучати нових клієнтів, тим самим створювати конкурентні умови для перевізників.

Ключові слова: інфраструктура; плата за доступ; умовно-постійні витрати; поїздопотік.

Вступ

На сьогодні через низку системних проблем у сфері залізничних перевезень України (недосконалість нормативно-правова база, надмірне тарифне регулювання, інфраструктурно-інвестиційний глухий кут тощо) актуальним є завдання створення прозорої ефективної тарифної системи.

Безліч коригувальних коефіцієнтів, які застосовуються зараз з метою диференціації тарифів, ускладнюють їх розрахунок, знижуючи прозорість формування. Значна частина таких коефіцієнтів відображає політичні та соціальні завдання держави та не пов'язана із вартістю перевезень. Тому однією з основних цілей реформування тарифної системи є підвищення рівня прозорості формування тарифів та певною мірою їх спрощення.

Незважаючи на значні розбіжності у витратах, на всій території України застосовуються однакові тарифи. Єдині тарифи значно обмежують здатність залізничних перевезень конкурувати на конкретних сегментах ринку, що відбувається в ході реструктуризації залізничного транспорту та інтенсифікації конкуренції з боку автотранспорту. У міру того як вантажні тарифи за умов зростання конкуренції з боку інших видів транспорту будуть усереднюватися з метою збалансування регіонального розвитку та надання привілеїв окремим товарним групам, посилюватиметься ризик неповного відшкодування витрат. Слід також враховувати, що при однаковому вагонному завантаженні та довжині складу практично відсутній зв'язок між видом вантажу та інфраструктурними витратами, тому тариф має бути уніфікований для всіх ти-

пів вантажу, що зумовить недискримінаційний доступ до інфраструктури.

Зазначені недоліки в існуючій тарифній системі стримують впровадження заходів щодо зниження витрат на утримання інфраструктури та підвищення ефективності її діяльності.

Усе це є підставою для розробки тарифів, які прозоро відображатимуть витрати, пов'язані з безпосереднім наданням послуг.

Аналіз попередніх досліджень

Питаннями дослідження проблем ціноутворення, калькуляції витрат, удосконалення управління виробничими витратами в умовах перехідної економіки на залізничному транспорті займалися такі вчені, як Н. М. Колесникова [8], Ю. С. Бараш [16, 17], Т. М. Близнюк [7, 12], М. І. Міщенко [15], Х. В. Кравченко [17], Т. Ю. Чаркіна [18], Г. С. П'ятигорець [19]. Ці проблеми також висвітлено в публікаціях закордонних вчених Benedikt Peter [14], Aleksandr Prodan [13] та ін.

Мета

Розробити методичний підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залізничного транспорту, який буде відповідати умовам прозорості формування, недискримінаційного доступу до інфраструктури та позитивно впливати на діяльність менеджера інфраструктури та споживачів його послуг.

Методика

У роботі використані методи теоретичного узагальнення, логічного та системного аналізу, синтезу, формалізації, статистичної обробки й аналізу інформації та метод експертних оцінок.

При розробці методичного підходу щодо встановлення ефективних науково обґрунтованих тарифів на користування інфраструктурою залізничного транспорту слід визначити критерії, яким він має відповідати згідно із сучасними тенденціями розвитку залізничних перевезень з урахуванням наслідків глобалізаційних та інтеграційних процесів (рис. 1). Реформування системи тарифів має задовольняти такі вимоги:

1. Прозорість має забезпечувати користувачу послуг можливість отримувати повну інформацію щодо компонентів ціни та дозволяє

їм оцінювати можливі альтернативи, що є важливим елементом комерційного підприємництва. Крім того, прозорість сприяє взаєморозумінню сторін. Знаючи елементи ціни та що ними керує, сторони мають підґрунтя для прогнозування можливих змін.

2. Ціни мають забезпечувати високий ступінь еквівалентності між тими, хто отримує вигоду від користування інфраструктурою, та тими, хто несе витрати за її надання в користування. Це твердження базується на демократичному принципі та призводить до концепції відшкодування витрат.

3. Система цін повинна сприяти не лише наданню оптимальної кількості колій правильної якості, а й призводити до мінімального використання факторів виробництва та до застосування технологій мінімізації витрат. На відміну від ринків досконалої конкуренції, у сфері залізничних перевезень технічна ефективність не досягається автоматично. При встановленні цін лише відповідно до частки витрат втрачається стимул зниження витрат і, таким чином, наявна технічна неефективність. Важливим зауваженням є те, що ступінь технічної ефективності не може бути передбачений без відповідної нормативно-правової бази.

4. При встановленні цін за доступ до інфраструктури та прийнятті рішень про інвестування в інфраструктуру мають враховуватися транзакційні витрати, оскільки вони є наслідком складності навколишнього світу й обмеженої раціональності економічних суб'єктів і залежать від того, у якій координаційній системі виконуються економічні операції. Занадто високі транзакційні витрати можуть перешкодити здійсненню економічної дії.

5. При визначенні вартості інфраструктурних послуг необхідно керуватися витратами, які реально понесені для забезпечення перевізного процесу, за принципом знизу-вверх, а не виходячи із товарної класифікації, на якій базуються тарифи зараз.

6. Розрахунок тарифів має виконуватися на базі точної, прив'язаної до місця виникнення витрат інформації.

7. Забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури залізничного транспорту. Дискримінацію можна розглядати в соціальному, політичному та економічному аспектах. У перших двох випадках дискримінація характеризується упередженістю та наданням

переваг конкретним споживачам. В умовах глобалізаційних процесів та створення єдиного ринку багатьох держав з метою захисту інтересів національних компаній намагаються не допустити іноземні залізниці на свій ринок шляхом розробки та реалізації низки норм та законів, а не за рахунок підвищення конкурентоспроможності своїх компаній. Такі підходи є недопустимими. В економічному ж аспекті різні рівні тарифів обґрунтовані різною собівартістю послуг. Наприклад, швидкісні лінії є дорожчими в обслуговуванні, так само як і експлуатація ліній в часи пік при граничній пропускній спроможності тощо.

З метою розвитку та удосконалення ціноутворення у сфері надання інфраструктурних послуг залізничним транспортом слід оцінити ефективність застосування існуючих методів як у теоретичному, так і в практичному плані. Серед найпоширеніших методів можна виділити чотири основних, а саме:

1. Ціноутворення за правилом Рамзі.
2. Ціноутворення на рівні граничних витрат.
3. Ціноутворення методом розподілу загальних витрат.
4. Багатоставкові (нелінійні) тарифи.

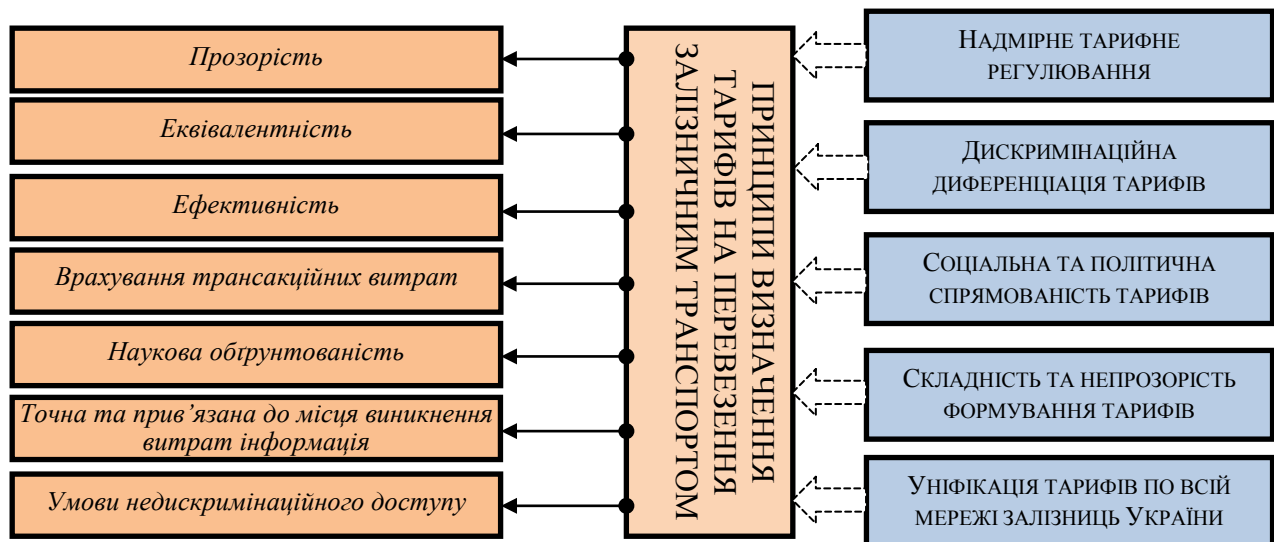


Рис. 1. Причини та вимоги до реформування тарифної системи Джерело: розробка автора

Ціноутворення за правилом Рамзі. Цей метод дозволяє встановлювати рівень цін, який би перевищував рівень змінних витрат та забезпечував безбитковість природної монополії, якою є інфраструктура залізничного транспорту в більшості країн світу. Відповідно до зазначеного методу ціни підвищуються обернено пропорційно еластичності попиту споживачів інфраструктурних послуг, що математично можна записати таким чином:

$$\frac{(P_i - MC_i)}{P_i} = \frac{K}{e_i}, \quad (1)$$

де P_i – ціна послуги, що надається;

MC_i – граничні витрати на послуги, що надаються;

K – константа (підбирається так, щоб виконати умову безбитковості);

e_i – еластичність попиту на послугу i за встановленою ціною.

Таким чином, споживачі інфраструктурних послуг із низькою еластичністю попиту сплачують вищі націнки, ніж споживачі із високою, які покривають змінні витрати з невисокими націнками.

Метою цього методу є максимізація чистих суспільних благ, але у сфері залізничних перевезень цей метод потребує подальшого удосконалення, адже базова модель не враховує вплив конкуренції з боку інших видів транспорту. Застосування цього методу на практиці ускладнюється тим, що менеджер інфраструктури не завжди в змозі точно визначити величину та динаміку попиту на різних сегментах ринку.

Ціноутворення на рівні граничних витрат. При застосуванні цього підходу ціни встановлюються на рівні граничних витрат і, якщо попит при встановленій ціні дорівнює обсягу наданих послуг, то цей метод можна вважати оптимальним.

Однак, якщо товар або послуга вироблені за умови позитивного ефекту масштабу, то рівень граничних витрат буде нижчий за рівень середніх витрат і підприємство буде нести збитки. Тому цей метод базується на припущенні, що держава буде надійно та стабільно покривати постійні витрати на утримання інфраструктури для забезпечення її ефективної та безперебійної роботи. Джерелом покриття цих витрат може бути перехресне субсидіювання за рахунок прибуткового виду діяльності, що суперечить нинішнім вимогам реформування залізничного транспорту. Іншим шляхом є компенсація таких витрат державою за рахунок податкових надходжень. Такий спосіб також не є ідеальним, адже створює суперечність між платниками податків, які не користуються послугами залізничного транспорту, і державою, яка направляє «їх кошти» на утримання інфраструктури. Значним недоліком цього методу є й те, що граничні витрати в короткостроковій перспективі не покривають витрат на модернізацію та капіталовкладення в інфраструктуру, і це стримує розвиток галузі в цілому. Більше того, менеджер інфраструктури не зацікавлений в інвестуванні та пошуку шляхів оптимізації витрат, оскільки це спричинить появу нових витрат і, як наслідок, збитків. За рахунок того що змінні витрати в короткостроковій перспективі є фіксованими, при визначенні плати не враховуються важливі характеристики рухомого складу та об'єктів інфраструктури, що впливають на її знос. При встановленні ціни також не враховується рівень та динаміка попиту, тому в періоди підвищення попиту та високого його рівня підприємство втрачає можливість отримати додатковий прибуток, а в періоди зниження – збільшуються витрати.

Ціноутворення методом розподілу загальних витрат. В основі ціноутворення методом розподілу загальних витрат лежить розподіл витрат між операторами на основі вибраних параметрів. Зазвичай такими параметрами є:

- тонно-км бруто або тонно-км нетто. Загальні витрати розподіляються між операторами

згідно із часткою кожного в загальному обсязі перевезень;

- валові доходи операторів. Загальні витрати розподіляються відповідно до валових доходів кожного оператора;

- короткострокові граничні, змінні або додаткові витрати операторів;

- тощо.

Застосування аналізованого методу є досить легким і привабливим для менеджера інфраструктури. Але при цьому не враховується еластичність попиту (якщо еластичність попиту відома). У цьому підході попит зазвичай не диференціюється відповідно до таких показників, як час доби, регіон, вид вантажів і т.ін. У разі, якщо загальні витрати на утримання залізничної інфраструктури розподіляються залежно від короткострокових граничних витрат або ж від кілометрів пройденого шляху, плата за другорядні мережі доріг буде надто високою для споживачів. Керуючись метою покриття загальних витрат, виникає ризик перешкоджання входу на ринок нових перевізників та конкуренції з перевізниками УЗ. Також високі інфраструктурні тарифи можуть вплинути на здатність перевізників гнучко реагувати на конкуренцію з боку автотранспорту.

Багатоставкові (нелінійні) тарифи. На відміну від лінійних тарифів, загальні витрати споживача при встановленні багатоставкових тарифів непропорційні кількості наданих послуг, тому вони й називаються нелінійними. На сьогодні існує велика кількість нелінійних тарифів. Однією з найпростіших форм є двоставковий тариф, який складається з фіксованої (однакова для всіх споживачів) та змінної частини.

Фіксована частина тарифу передбачає плату за доступ до інфраструктури, яка не залежить від безпосереднього впливу поїзда на знос інфраструктури та не змінюється згідно із швидкістю руху поїзда, технічною оснащеністю колії, часом доби тощо. Змінна ж частина є платою за користування інфраструктурою залізничного транспорту і є різною для конкретного поїзда залежно від конкретних характеристик колії, поїзда тощо.

Основним недоліком цього методу є складність встановлення фіксованої компоненти на рівні, який би не впливав на попит компаній-перевізників. Так, при встановленні надвисокої плати виникає ціновий бар'єр для входу на ри-

нок споживачів, що згідно із законодавством більшості держав є ціновою дискримінацією.

Привабливість нелінійних тарифів полягає в тому, що вони при правильній побудові дозволяють досягти більшого значення функції суспільного добробуту, ніж лінійні тарифи: чим більшу кількість ставок містить тариф, тим вище значення функції може бути досягнуто.

Недоліком цього методу є складність визначення попиту на послуги, що надаються інфраструктурою. При застосуванні нелінійного тарифу необхідно враховувати, що ефективність буде збільшуватись в міру зниження еластичності попиту. При еластичному попиті доцільним є зниження плати з метою збереження ринку споживачів.

Порядок визначення плати за послуги інфраструктури пов'язаний із складністю та інтенсивністю використання залізничної мережі. При виборі методу визначення вартості інфраструктурних послуг слід враховувати особливості діяльності, стан залізничного транспорту, економічну ситуацію в країні, регуляторні механізми. Адже шкоду інтересам залізниць може нанести як надмірне тарифне регулювання, що стримує процес адаптації до впливу ринкових факторів, так і визначення вартості послуг відповідно до платоспроможності клієнтів.

Тому разом із реформуванням тарифної системи необхідно досліджувати питання тарифного регулювання. У Європі та Північній Америці регулювання плати за інфраструктуру відрізняється від регулювання вантажних тарифів. В Україні ж регуляторні органи регулюють все в рамках однієї системи. Практика свідчить про те, що регулювання тарифів дійсно необхідне на ринках, де відсутня конкуренція між операторами або із іншими видами транспорту. До тарифного регулювання доцільно вдаватися лише в тих випадках, коли держава не здатна стимулювати конкуренцію. Відпуск цін на конкурентних ринках та стимуляція конкуренції та потенційно-конкурентних галузей позитивно вплине на платоспроможність залізниць.

Зараз в Україні застосовуються багатоставкові (а саме двоставкові тарифи) на перевезення вантажів та пасажирів залізничним транспортом. До складу вантажного тарифу включається інфраструктурна складова, яка, у свою чергу, складається із плати за початково-кінцеві операції та плати за операцію руху [6]. До пасажирського тарифу, окрім зазначених складових,

також включаються інфраструктурні складові плацкартної та квиткової частини [7]. З урахуванням типовості початкового та кінцевого етапів виокремлюють витрати на здійснення початково-кінцевих та рухомих операцій. До початково-кінцевих належать витрати на утримання рухомого складу на стоянках, на його підготовку та завантаження, на різні маневрові роботи, тобто на всі роботи, не пов'язані з рухом і відстанню перевезень. Рухомі операції передбачають витрати на утримання інфраструктури на шляху пересування рухомого складу.

Основна проблема сучасної системи тарифоутворення полягає в тому, що система встановлення тарифів є непрозорою та дискримінаційною для деяких груп товарів та перевізників.

З метою створення сприятливих умов для виникнення конкуренції у сфері вантажних та пасажирських перевезень в роботі [5] була запропонована класифікація витрат, яка спрямована на виділення двох складових плати за послуги інфраструктури: фіксовану плату за доступ до інфраструктури (умовно-постійні та поблочно-постійні витрати) та змінну плату за користування інфраструктурою (умовно-змінні та поблочно-змінні витрати) (рис. 2).

Виділення зазначених складових обґрунтовується різним характером віднесення їх на конкретного споживача інфраструктурних послуг. Адже змінні витрати залежать від безпосереднього впливу поїздів на знос інфраструктури, а покриття постійної частини пов'язане із забезпеченням ефективного надання у доступ залізничних колій та розподілу пропускної спроможності (рис. 3).

Змінна частина (плата за користування інфраструктурою) має відображати витрати, які залежать від безпосереднього впливу поїзда на верхню будову колії та контактну мережу, від параметрів рухомого складу, характеристик технічної оснащеності та стану інфраструктури, (категорійність шляхів, допустима швидкість руху) тощо.

Плата за доступ до інфраструктури відображає витрати, які несе менеджер інфраструктури для надання споживачам у доступ пропускну спроможність та прямо не залежать від обсягу перевезень (заробітна плата адміністративного персоналу, витрати на капітальний ремонт, амортизацію, поточне утримання технічних засобів та постійних пристроїв, використання

сигнального обладнання, утримання приколійної території, адміністративні та фінансові витрати тощо).

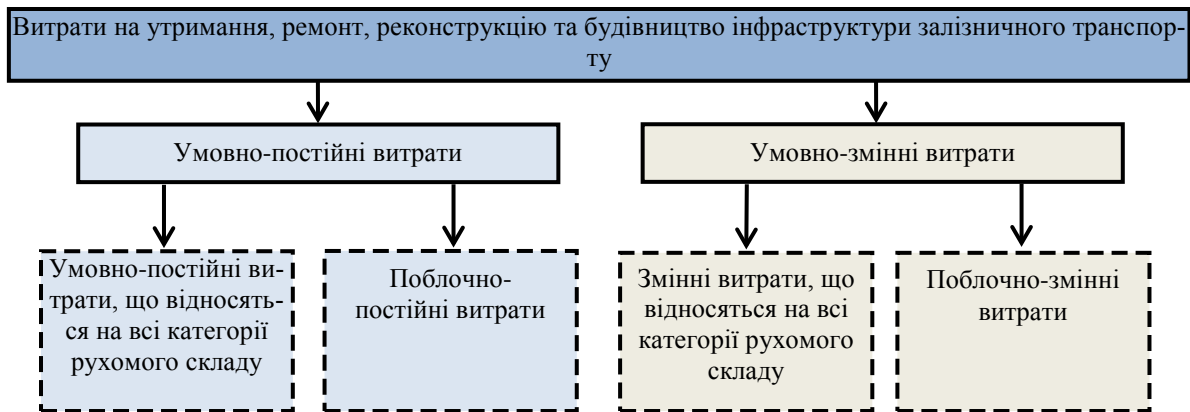


Рис. 2. Класифікація витрат на надання інфраструктурних послуг залізничного транспорту залежно від обсягу перевезень

У світовій практиці застосовувалися такі альтернативні показники розподілу умовно-постійних витрат між конкретними споживачами послуг згідно із відсотковим співвідношенням:

показники вагонного завантаження та вагону-кілометрів у відсотках;

показники тон і тонно-кілометрів у відсотках;

показники доходів у відсотках.

Як виявилось, зазначені підходи були неефективними. Адже при перевезенні деяких вантажів (наприклад, вугілля) показники т-км є високими при відносно невеликих показниках доходності. Тому, наприклад, при розподілі умовно-постійних витрат згідно із т-км плата за доступ буде значно підвищувати транспортну складову в собівартості 1 т вугілля.

Результати

Автором пропонується підхід віднесення умовно-постійних витрат на конкретного користувача залежно від частки кожного користувача в загальному поїздопотокі на конкретній ділянці колії або на всій мережі. Такий підхід є обґрунтованим з боку неприв'язаності до тонно- та пасажиро-км, адже витрати на забезпечення надання доступу та розподілення пропускної спроможності не залежать від обсягу перевезень в основному часовому варіанті аналізу витрат.

Важливим питанням для вирішення є таке: згідно з яким обсягом поїздопотоків розподіля-

ти витрати? На залізницях України згідно зі стандартом UIC 406 розрізняють такі визначення понять пропускної спроможності:

1. **Теоретична пропускна спроможність** – це кількість поїздів, які могли б пройти через дільницю протягом певного інтервалу часу за умови повністю впорядкованого графіка руху (паралельний з однаковим часом ходу поїздів). Це верхня межа пропускної спроможності лінії, а її спосіб розрахунку є нескладним і базується на аналітичних обчисленнях. При розрахунку теоретичної пропускної спроможності не враховуються резерви, ігноруються наслідки змін та збоїв в русі, які відбуваються в реальності при прямуванні поїздів по дільниці.

2. **Практична пропускна спроможність** – відображає реальну послідовність прямування поїздів різних категорій, їх пріоритети та враховує резерв. Якщо теоретична пропускна спроможність являє собою верхню теоретичну межу, то практична – пропускну спроможність, що реально може бути реалізована

3. **Використана пропускна спроможність** – це фактичний обсяг поїздопотоків, що пропускається через лінію. Пропускна спроможність, що використовується, відображає фактичний потік поїздів і операції, які відбуваються на лінії. Вона, як правило, нижча за практичну пропускну спроможність.

4. **Доступна пропускна спроможність** – це різниця між використаною пропускну спроможністю і практичною. Вона характеризує додаткову кількість поїздів, яка може бути пропущена через дільницю. Якщо доступна пропу-

скна спроможність не буде використана, то її вважають втраченою (невикористаною).

Застосовуючи як базу частку використаної пропускної спроможності – фактичного обсягу поїздопотоків на конкретній ділянці – менеджер інфраструктури гарантовано покриває свої витрати за рахунок вже існуючих перевізників. Таким чином, тягар покриття витрат лягає на плечі користувачів послуг, які вже обрали для себе перевезення залізничним транспортом. Отримуючи повне покриття своїх витрат, у менеджера інфраструктури зникає стимул залучати нових клієнтів на перевезення залізничним транспортом. Такий підхід збільшує тариф на величину різниці між практичною та використаною пропускною спроможністю. Малі компанії не зможуть покривати надвисокі транспортні витрати та будуть переходити на автотранспорт, таким чином підвищується ризик посилення конкуренції з боку інших видів транспорту. Для великих компаній висока транспортна складова собівартості перевезень перешкоджатиме потенційній можливості працювати ефективніше, що негативно позначиться на економіці в цілому.

Для того щоб стимулювати менеджера інфраструктури до поліпшення використання пропускної спроможності, доцільним є визначення плати за доступ до інфраструктури відповідно до обсягу практичної пропускної спроможності. Такий підхід надасть можливість справедливо визначати собівартість, не перекладатиме весь тягар на плечі споживачів інфраструктурних послуг, вмотивує менеджера інфраструктури оптимально та ефективно використовувати фактори виробництва і вдаватись до технологій мінімізації витрат.

При ситуації, коли пропускна спроможність залізниць є недостатньою для існуючого попиту, для менеджера інфраструктури постає проблема справедливого розподілення наявних йому ресурсів. Оптимізувати розподілення ділянок можливо за рахунок тарифної політики. При чому менеджер інфраструктури повинен максимально наближатися до задоволення попиту та якісно надавати послуг.

При ситуації, коли фактична пропускна спроможність залізниць відповідає реально допустимій (практичній), інфраструктура наближається до границі своєї потужності, поява ще одного користувача починає викликати затримки як для нього, так і для інших користувачів, а

граничні витрати на ще одного користувача стають високими.

При розподілі умовно- та поблочно-постійної частини витрат відповідно до практичної пропускної спроможності менеджер інфраструктури змушений буде шукати шляхи до залучення якомога більшої кількості перевізників для покриття витрат, що буде стимулом оптимізувати розподілення пропускної спроможності між учасниками перевізного процесу. Це ефективно вплине на ефективність надання послуг інфраструктури, підвищить якість перевезень для залучення нових клієнтів, а також конкурентоспроможність залізничних перевезень.

Але не можна не враховувати той факт, що на практиці впровадження такого підходу ускладнено політичною та економічною ситуацією, що склалась. Система ціноутворення на залізничні перевезення в нашій країні успадкована з часів СРСР і є непрозорою та дискримінаційною. Тарифи на перевезення залежать не тільки від пропущеного тоннажу та відстані, а й від виду вантажу. Представники будівельної, гірничо-металургійної та хімічної промисловості користуються пільговими тарифами на вантажопереваження, які компенсуються за рахунок інших видів виробництва.

Такий підхід (метод Рамзі) знайшов застосування в різних країнах, але в різних країнах він застосовується із різною метою.

Використання методу Рамзі в США зумовлено дуже розгалуженою мережею альтернативних маршрутів, і залізниці в такий спосіб конкурують одна з одною. Уряд Сполучених Штатів лише рекомендує диференціацію тарифних ставок, і кожна компанія самостійно формує свою цінову політику. У Великій Британії також використовується цей метод, що призводить до значних дотацій з боку держави – 4,1 млрд фунтів стерлінгів у 2014–2015 рр [12].

В СРСР він був елементом планової економіки, який, крім компенсації витрат на перевезення, відігравав ще й роль "інтегратора" країни, оскільки торговельні зв'язки між підприємствами колишнього Союзу важко пояснити з економічної точки зору. Після розпаду СРСР цю систему ціноутворення підтримали нові власники сировинних виробництв, знову і знову лобіюючи дискримінаційне ціноутворення, що лише утверджувало сировинну структуру економіки цих країн [12].

Обсяг втрат, до яких призводить така дискримінація можна розглянути через обсяг квазіфіскальних операцій, що здійснюються «УЗ». Квазіфіскальними є операції з надання товарів і

послуг за цінами, що відрізняються від ринкових у результаті впливу органів державної влади на політику ціноутворення компанії

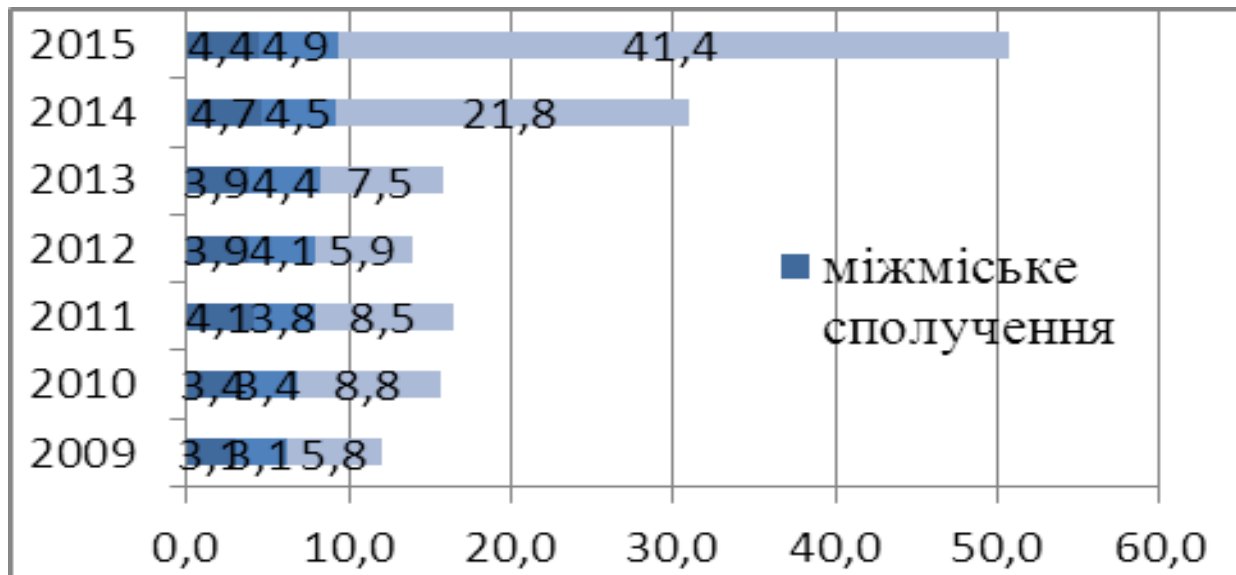


Рис. 3. Квазіфіскальні витрати ПАТ «УЗ», млрд грн [12]

Якщо за ринкову ціну вантажних перевезень взяти вартість транзитних перевезень (рис. 3), то втрати УЗ від вантажних перевезень за 2009–2015 рр. можна оцінити в майже 100 млрд грн (з них 41,4 млрд грн у 2015 р) [12].

Оскільки у сфері пасажирських перевезень відсутні послуги, які не підпадали б під регулювання держави, за обсяг квазіфіскальних операцій взято збитки від цього виду перевезень, скориговані на недонарахований ПДВ. Встановлено, що відповідні втрати "Укрзалізниці" протягом 2009–2015 рр. становили 54 млрд грн (у т. ч. 28,3 млрд від приміських перевезень і 27,5 млрд — від міжміських).

Зазначені збитки від пасажирських перевезень зумовлені такими чинниками:

1. Затвердженням тарифів, нижчих від їх собівартості.
2. Безквитковим проїздом на приміських видах транспорту пасажирів, що не належать до пільгових категорій.
3. Втратами, пов'язаними з перевезенням пільговиків, які не враховуються «Укрзалізницею», оскільки офіційно не отримували в касах безкоштовних проїзних документів.
4. Невідшкодуванням державою та місцевими органами влади всієї суми компенсацій за

перевезення Укрзалізницею пільгових категорій населення.

Таким чином, основний ресурс підвищення ефективності діяльності Укрзалізниці полягає у запровадженні європейських механізмів ціноутворення на вантажні та пасажирські перевезення. Процес переходу до таких цін не може бути різким, тому необхідно встановити компромісний підхід, який би давав можливість обирати для себе фіксовану частину плати згідно із еластичністю попиту, особливо для невеликих та нових операторів для укріплення їх на ринку.

Автор пропонує на перших етапах змішану модель, яка передбачає надання права вибору вантажо- та пасажироперевізникам декількох варіантів оплати інфраструктурних послуг:

- 1) відповідно до частки в поїздопотоці, або
- 2) залежно від платоспроможності перевізника (рис. 4).

Плата за доступ, розподілена згідно із першим варіантом, може бути досить високою і, таким чином, перешкоджатиме виходу на ринок малих компаній. Тому для них більш прийнятним варіантом буде сплата нижчої плати за доступ.

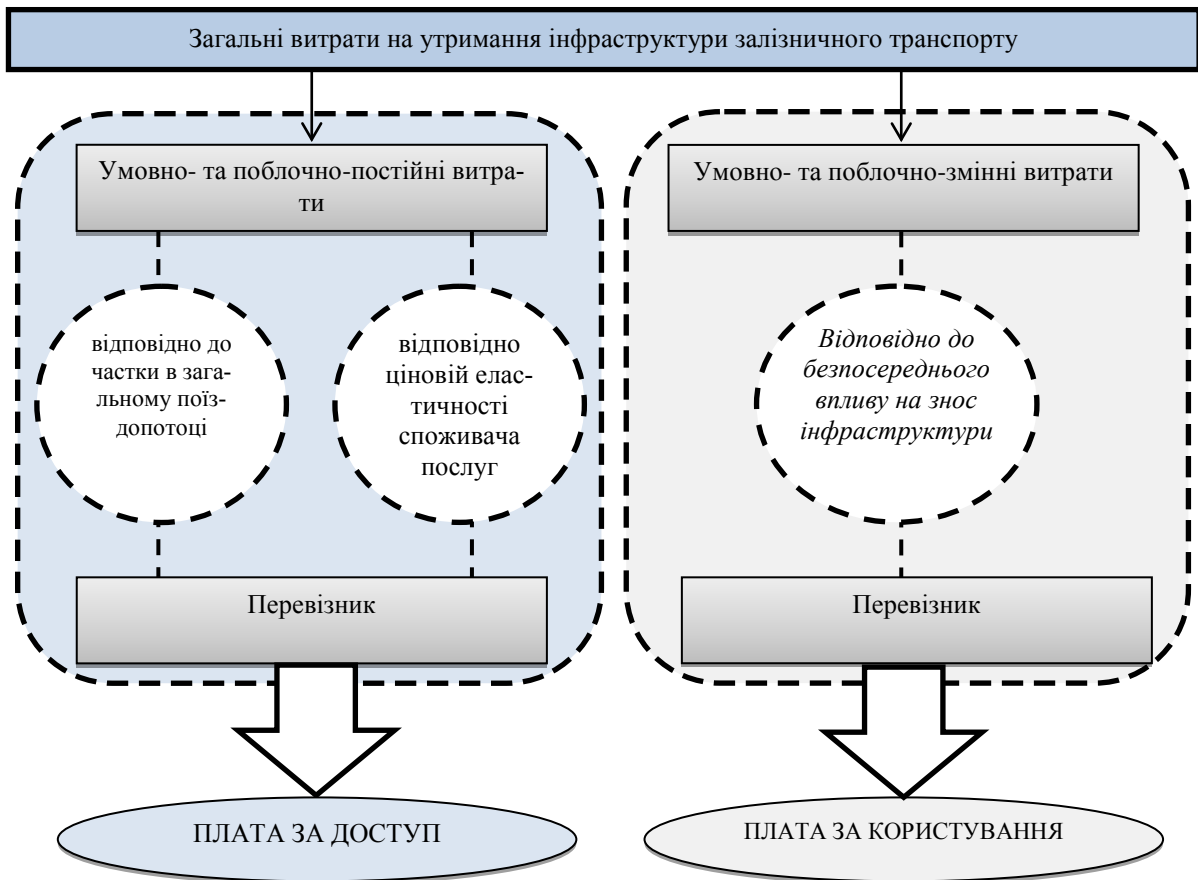


Рис. 4. Принципи розподілу витрат на плату за доступ до інфраструктури та плату за користування інфраструктурою

Такий підхід надасть змогу невеликим та новим компаніям конкурувати на ринку із великими та укріпляти свої позиції, а також позитивно вплине на попит на послуги інфраструктури залізничного транспорту. Менеджеру інфраструктури така модель дозволить меншою мірою покладатись на державне фінансування та буде більше орієнтованою на конкуренцію, а не на державне регулювання.

Наукова новизна

Набув подальшого розвитку методичний підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залізниць (постійна частина витрат), який, на відміну від існуючої методики, враховує частку кожного перевізника в практичному обсязі поїздопоточу на конкретній ділянці, що дозволяє обґрунтовано розподіляти умовно-постійні витрати між учасниками перевізного процесу.

Вперше запропонована змішана модель встановлення плати за доступ до інфраструктури

ри, яка передбачає можливість альтернативного вибору віднесення умовно-постійної частини витрат на споживача інфраструктурних послуг згідно із часткою в практичному поїздопоточі на конкретній ділянці інфраструктури або згідно із еластичністю попиту споживача, що дозволить менеджеру інфраструктури ефективніше покривати понесені витрати, підвищувати попит на свої послуги та відповідає умовам недискримінаційного доступу та прозорості формування.

Практична значимість

Новий методичний підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури дозволяє пропорційно враховувати інтереси сторін, задіяних у перевізному процесі

Застосування цього підходу дозволить покращити конкуренцію, стимулюватиме менеджера інфраструктури поліпшувати ефективність використання потужностей інфраструктури залізничного транспорту, позитивно вплине

на підвищення попиту на залізничні перевезення.

Висновки

На основі проведених досліджень:

1. Досліджено переваги та недоліки існуючих методів ціноутворення на послуги інфраструктури.

2. Запропоновано та обґрунтовано новий підхід щодо визначення плати за доступ до інфраструктури залежно від практичного поїздового потоку на конкретній ділянці.

3. Проаналізовано сучасну ситуацію, що склалася на ринку залізничних перевезень, та запропоновано змішану модель визначення плати за доступ до інфраструктури, яка базується на альтернативному виборі визначення плати згідно із платоспроможністю споживачів або згідно із практичним поїздовим потоком.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Близнюк Т. М. Аналіз методів визначення плати за користування об'єктами інфраструктури залізничного транспорту / Т. М. Близнюк // Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 5. – С. 41-46.
2. Колесникова Н. М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : [монографія] / Н. М. Колесникова. – Київ : КУЕТТ, 2007. – 349 с.
3. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України, затверджена наказом Укрзалізниці від 21.08.2007 р. № 417-Ц. – Київ : Укрзалізниця, 2008. – 414 с.
4. Blyzniuk T. M. Methodological approaches to defining railways infrastructure charges/ T. M. Blyzniuk // Проблеми економіки транспорту. – 2014. – Вип. 6 – С. 100–106.
5. Бараш Ю. С. Методичний підхід щодо розподілення витрат на утримання інфраструктури залізничного транспорту/ Т. М. Савицька// Вісник економіки транспорту та промисловості : збірник науково-практичних статей Українського державного університету залізничного транспорту. – 2016. – Вип. 54 – С. 224–233
6. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України: офіц. текст: від 20.06.2013. – Київ : Парламентське вид-во, 2013.
7. Про затвердження Методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом: Наказ Міністерства інфраструктури України: офіц. текст: від 19.06.2013. – Київ : Парламентське вид-во, 2013
8. Prodan A. Infrastructure Pricing Models for New High-Speed Railway Corridors in Europe – Pricing Model Development for the Lisbon-Madrid High-Speed Line [Virtual Resource]: Master of Science Degree thesis / Alexandr Prodan; Instituto superior técnico universidade tecnica de Lisboa. – July, 2011. – 84 p. - Access Mode: URL: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/2589871085485/dissertacao.pdf>
9. Peter B. Railway Reform in Germany: Restructuring, Service Contracts, and Infrastructure Charges. Doctoral Thesis /Benedikt Peter// Technische Universität Berlin. – 2008. 23 May - 236 p. – Mode of access: <http://opus4.kobv.de/opus4-tuberlin/frontdoor/index/index/docId/1783>
10. Міщенко М. І. Залежність експлуатаційних витрат інфраструктури від основних показників діяльності залізниць / М. І. Міщенко //Вісник ДНУЗТ. – 2009. – № 27. – С. 257-261.
11. Чаркіна Т. Ю. Принципи формування інфраструктурної складової для побудови пасажирських залізничних тарифів / Т. Ю. Чаркіна // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – Вип. 10. – С. 59–64.
12. Залізничні перевезення: тарифні недореформи по-українськи // Дзеркало тижня. Україна. – 2016 – Вип. 7 – Access Mode: URL: http://gazeta.dt.ua/finances/zaliznichni-perevezennya-tarifni-nedoreformi-po-ukrayinski_.html

Т. Н. САВИЦКАЯ*

*ОНИЛ «Экономика и управление железнодорожным транспортом», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (095) 740-70-75, эл. почта t.savytskaia@gmail.com, ORCID.org/ 0000-0003-1323-4984

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПЛАТЫ ЗА ДОСТУП К ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Цель. Разработать методический подход к определению платы за доступ к инфраструктуре железнодорожного транспорта. **Методика.** Для решения задач такого класса в работе предложена новая методика, разработанная на основе распределения условно-постоянных расходов с учетом факторов влияния на их величину. Эта методика позволяет корректно распределять расходы за пользование инфраструктурой между отдельными клиентами. **Результаты.** С действующей номенклатуры расходов были выделены расходы на содержание инфраструктуры, включающие две составляющие на основе анализа технологических процессов содержания и ремонта инфраструктуры: фиксированную и переменную. Были проанализированы недостатки существующих подходов относительно распределения условно-постоянных расходов и предложен новый подход, основанный на гармонизации и постепенном переходе к рыночной системе ценообразования. **Научная новизна.** Получил дальнейшее развитие методический подход к определению платы за доступ к инфраструктуре железных дорог (постоянная часть расходов), который, в отличие от существующих методик, учитывает долю каждого перевозчика в практическом объеме поездопотоков на конкретном участке, что позволяет обоснованно распределять условно-постоянные расходы между участниками перевозочного процесса, стимулировать эффективное распределения пропускной способности. Впервые предложена смешанная модель установления платы за доступ к инфраструктуре, которая предусматривает возможность альтернативного выбора отнесения условно-постоянной части затрат на потребителя инфраструктурных услуг в зависимости от доли в практическом поездопотоке на конкретном участке инфраструктуры или в зависимости от эластичности спроса потребителя, что позволит менеджеру инфраструктуры эффективнее покрывать понесенные расходы, повышать спрос на свои услуги и соответствует условиям недискриминационного доступа и прозрачности формирования. **Практическая значимость.** Внедрение указанной методики позволит рассчитать реальную, экономически обоснованную плату за доступ к инфраструктуре, стимулировать менеджера инфраструктуры оптимизировать свою деятельность, привлекать новых клиентов, тем самым создавать конкурентные условия для перевозчиков.

Ключевые слова: инфраструктура; плата за доступ; условно-постоянные расходы; поездопоток.

Т. М. SAVITSKAYA*

*ARL «Economics and Management of Railway Transport», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (095) 740-70-75, e-mail t.savytskaia@gmail.com, ORCID.org/ 0000-0003-1323-4984

METHODOLOGICAL APPROACH TO DETERMINING RAILWAY INFRASTRUCTURE ACCESS CHARGE

Propose is to develop a methodological approach to the determination of charges for access to the railway infrastructure. **Methods.** To solve the problems of this class new method proposed in this article, developed on the basis of the distribution of fixed costs, taking into account factors affecting their value. This technique allows to properly allocating costs for infrastructure use. **Findings.** All expenditures relating to infrastructure were allocated from first cost of passenger and freight traffic. These costs are divided into two components: fixed and variable. Disadvantages of existing approaches to the distribution of fixed costs were analyzed and a new approach was

proposed. The approach to harmonization and the gradual transition to a market pricing system has been proposed. **Originality.** Methodical approach to determining the charges for access to the railway infrastructure was further developed, which takes into account the share of each consumer in a practical amount of trains flow that allows to reasonably allocate fixed costs among the participants of the transportation process and to stimulate the effective slot allocation. The mixed model of establishing infrastructure access charge was offered for the first time. It provides for the possibility of an alternative choice of fixed-costs allocation depending either on the share of each consumer in practical train flow or depending on customer demand elasticity. This will allow the infrastructure manager to cover the costs effectively, to increase demand for their services and methodical approach, which has been proposed, meets the conditions of non-discriminatory access and the transparency. **Practical value.** Implementing of this methodical approach will allow calculating the real, economically reasonable charge for access to the infrastructure, encouraging infrastructure managers to optimize their activities and attract new customers, thereby creating competitive conditions for carriers

Keywords: infrastructure; access charge; fixed costs; trains flow.

Надійшла до редколегії 01.06.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Барашем Ю. С. та д-ром екон. наук, доц. Каховською О. В.

УДК 657. 47

О. М. КИРИЛЕНКО^{1*}, М. І. МІЩЕНКО²

^{1*} Каф. менеджменту зовнішньоекономічної діяльності підприємств, Національний авіаційний університет, вул. космонавта Комарова, 1, м. Київ, тел. (098) 552-53-38, ел. пошта ons@ua.fm

² Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. (067) 566-14-38, ел. пошта mmi@ua.fm

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ З УРАХУВАННЯМ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Мета. Мета дослідження полягає у виявленні та визначенні на основі встановлених стратегічних пріоритетів розвитку економіки перспектив та напрямків розвитку транспортної системи України. **Методика.** Запропонована робота складається з двох основних етапів: етапу формування вихідних даних, необхідних для реалізації процесу прогнозування перспективних напрямків розвитку транспортної системи; етапу обґрунтування стратегічних пріоритетів. **Результати.** З дослідження випливає, що найперспективнішими напрямками розвитку транспортної системи в умовах ринкової економіки є: оновлення рухомого складу; поліпшення інвестиційного клімату в галузі; лібералізація транспортного ринку та інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем; підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту. У цілому визначення перспективних напрямків розвитку транспортної мережі України підтвердило їх тісний взаємозв'язок з перспективами функціонування вантажоутворюючих галузей національної економіки та прогнозованою їх потребою в споживанні транспортної продукції. Інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем можлива шляхом: забезпечення розвитку експорту транспортних послуг, ефективного використання транзитного потенціалу, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг; приєднання й забезпечення виконання міжнародних транспортних конвенцій та угод; узгодження вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС; розроблення та впровадження відповідно до міжнародних вимог технічних та технологічних регламентів і стандартів; уніфікації вимог до перевізників; забезпечення співробітництва з ЄС з метою розвитку міжнародних транспортних коридорів, визначених групою високого рівня Європейської Комісії; забезпечення розвитку співробітництва з Польщею, Білоруссю та іншими державами з питань організації контейнерних перевезень тощо. **Наукова новизна.** Запропоновано комплексний підхід до вдосконалення системи планування перспективних напрямків розвитку транспортної системи України під впливом специфічних особливостей функціонування вантажоутворюючих галузей. **Практична значимість.** Основні результати роботи можуть бути використані для вдосконалення системи планування розвитку транспортної системи та окремих видів транспорту як у вантажному, так і в пасажирському русі.

Ключові слова: національна економіка; транспортна система; прогнозування розвитку.

Постановка проблеми

Значні позитивні зрушення, які відбулися протягом 2012–2015 рр. в напрямку розвитку інфраструктури, у т. ч. на залізничному транспорті [7], суттєво розширили матеріально-технологічні передумови ефективного розвитку галузі, сприяли подоланню низки інфраструктурних «вузьких місць», які гальмували процеси економічного розвитку. Проте продовження технологічного оновлення має поєднуватися із поширенням організаційної

модернізації, адаптацією транспорту до умов конкурентоспроможної діяльності у кризовій вітчизняній економіці.

У зв'язку з існуванням системних дисбалансів у транспортній галузі зростають витрати, пов'язані з недотриманням умов безпеки руху та екологічної безпеки, знижується надійність транспортної системи, відбувається погіршення якості транспортного обслуговування вітчизняних підприємств і населення [12], спостерігаються тенденції переорієнтації транзитних вантажопотоків у

обхід України. Ураховуючи суттєву роль транспортного комплексу в забезпеченні ефективного функціонування та конкурентоспроможності національної економіки, активне продовження модернізаційних процесів в цьому напрямку розглядається як один із головних напрямів політики держави на сучасному етапі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Процес трансформації (реформування) транспортно-дорожнього комплексу в контексті завдань удосконалення інфраструктурної складової країни має за мету створення комплексної транспортної інфраструктури, яка б не лише належним чином задовольняла потреби суспільства в перевезеннях пасажирів і вантажів, сприяла зниженню транспортних витрат у вартості продукції, використовуючи економічно обґрунтовані тарифи, а й забезпечила б ефективну реалізацію транспортно-дорожнього потенціалу нашої країни [9].

У сфері розбудови транспортно-дорожнього комплексу, спрямованої на задоволення потреб економічного розвитку, підвищення якості життя громадян, пріоритетними напрямками на 2016 р. мають бути [1, 2, 4]: створення нової архітектури органів, відповідальних за управління та вдосконалення транспортно-дорожнього комплексу на різних видах транспорту (необхідно закласти основи регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту на державному рівні й утворити Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту); розвиток і вдосконалення правового підґрунтя для подальшого впровадження реформ у сфері транспорту, узгодження стандартів у сфері транспорту зі стандартами Євросоюзу; підвищення безпеки перевезень і якості послуг під час доставки вантажів та обслуговування пасажирів; реформування системи тарифоутворення на транспортні послуги; реалізація проектів загальнодержавного значення щодо розвитку національної інфраструктури, у т.ч. із використанням ресурсів міжнародних організацій з фінансового забезпечення, технічної допомоги міжнародної спільноти [6].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття

Саме тому дуже актуальним на сьогодні є пошук і розробка перспективних напрямків розвитку транспортної системи України з урахуванням стратегічних пріоритетів економіки.

Формулювання цілей статті

Метою статті є дослідження та визначення на основі встановлених стратегічних пріоритетів розвитку економіки перспектив та напрямків розвитку транспортної системи.

Виклад основного матеріалу

З огляду на зазначене основними напрямками розвитку транспорту в Україні в умовах відновлення після кризи мають бути такі [11].

По-перше, вжиття заходів галузевої модернізації в межах транспортного сектору, до яких, зокрема, належать: розробка програмних документів і механізмів спільного фінансування розвитку доріг між обласними центрами та промисловими вузлами, а також сільських доріг; розробка механізмів пріоритетного використання транспортних засобів вітчизняного виробництва під час реалізації державних і регіональних програм, що передбачають оновлення парку вантажного й пасажирського автотранспорту; ухвалення державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту, у якій має бути передбачено заходи щодо підвищення якості та рівня безпеки перевезень пасажирів, пошти, багажу, вантажів, створення конкурентоспроможного середовища на ринку послуг з транспортного забезпечення, зниження рівня забруднення, підвищення енергоефективності рухомого складу, забезпечення розвитку інфраструктури галузі автомобільного транспорту; запровадження європейських стандартів гарантування безпеки авіації та захисту прав пасажирів на основі інструментів, передбачених новим Повітряним кодексом України; розбудова внутрішніх авіаційних перевезень на основі заохочення політики доступних тарифів на перевезення, сприяння посиленню добросовісної конкуренції українських і зарубіжних компаній на ринку міжнародних пасажирських авіаперевезень;

забезпечення виконання Стратегії розвитку вітчизняної промисловості у сфері авіоники України до 2020 р. – державної програми, яка визначатиме пріоритетні напрямки розвитку авіаційної промисловості у взаємозв'язку зі стратегічними орієнтирами розвитку авіаційного транспорту України; забезпечення практичного розмежування функцій управління, державного регулювання, нагляду, контролю у сфері безпеки судноплавства, нагляду та контролю у сфері діяльності морських портів, їх адміністрацій в умовах посилення глобальної нестабільності власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання морських портів і споживачів їхніх послуг (товарів, робіт); запровадження нової тарифної політики оброблення вантажів, що дасть змогу підвищити конкурентоспроможність українських портів; забезпечення виконання Стратегії розвитку морських портів України за період до 2015 р. щодо вдосконалення потужностей з перероблення контейнерних вантажів у морських торговельних портах і розширення географії функціонування морських поромних ліній [8]; законодавче регулювання розвитку судноплавства на внутрішніх водних шляхах; сприяння розвитку мультимодальних перевезень із залученням річкового транспорту, у т. ч. на основі розвитку відповідної логістичної інфраструктури (перевантажувальних комплексів у портах, складів тощо); забезпечення стабільного функціонування об'єктів воднотранспортної інфраструктури, що утворюють єдину систему управління безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах; забезпечення реалізації Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [8], зокрема в частині реформування «Укрзалізниці» з метою створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвитку конкурентного середовища на транспортному ринку в сегменті залізничних перевезень.

По-друге, залучення зовнішніх інвестицій для прискорення структурних змін у сфері транспорту [1]. Зокрема, для активізації співробітництва України з міжнародними організаціями, які сприяють залученню інвестиційних ресурсів до країн-партнерів, необхідно: вживати заходів щодо набуття

Україною членства у Світовій асоціації агентств сприяння інвестиціям, налагодити контакти з відповідним підрозділом Конференції ООН з торгівлі та розвитку; забезпечувати поширення інформації про стратегічні та практичні рішення у сфері розвитку партнерства на рівні держави та приватного сектора у сфері транспорту в Україні з місією пошуку потенційних інвесторів і кредиторів; поглиблювати співробітництво з інвестиційними агентствами провідних держав світу через проведення переговорів та підписання меморандумів щодо взаємодії.

По-третє, розробка та запровадження механізму партнерства на рівні держави та приватного сектора для залучення фінансових ресурсів у розвиток інфраструктури, у т. ч. залізничного транспорту [2]. В основі цього – Закон України «Про державно-приватне партнерство» у редакції від 1 грудня 2012 р. та можливості, що надають Податковий і Митний кодекси. Для стимулювання розвитку державно-приватного партнерства у галузі транспорту як механізму, що зменшує вимоги щодо державного бюджету, розвиває модернізаційні процеси та сприяє оновленню виробничих ресурсів дорожньо-транспортного комплексу України, необхідно: розробити Концепцію розвитку державно-приватного партнерства у сфері транспорту, у якій, зокрема, передбачити механізми залучення приватного сектора до проектування, фінансування, будівництва, відновлення об'єктів транспортної інфраструктури; поширення позитивного досвіду застосування механізмів державно-приватного партнерства у галузі транспорту; розрахувати оптимальні моделі державно-приватного партнерства та механізми зниження ризиків між учасниками для реалізації проектів, у т.ч. у транспортно-дорожній галузі; запровадити механізми заохочення розвитку ринку фінансових послуг для підтримки державно-приватного партнерства й схеми фінансування проектів [4]; здійснювати спеціальну підготовку фахівців із питань державно-приватного партнерства.

По-четверте, забезпечення ефективної реалізації національних проектів у сфері транспорту, для чого необхідно: формувати й оновлювати перелік пріоритетних проектів загальнодержавного значення для розвитку

транспортної інфраструктури; забезпечити впровадження рішень, ухвалених постановою Кабінету Міністрів України «Деякі питання реалізації проекту «Інфраструктурні об'єкти Київського регіону» від 19 вересня 2011 р. № 982 щодо дотримання строків реалізації, визначених техніко-економічними обґрунтуваннями складників проекту; здійснювати заходи, спрямовані на виявлення бар'єрів і проблем інвестування в Україні, і сприяти вирішенню цих проблем із залученням галузевих вітчизняних і міжнародних експертів, зокрема через проведення подальших роуд-шоу за кордоном, окремих медіакампаній в Україні, просування веб-порталу як дієвого засобу впливу, інформування та надання послуг для інвесторів; забезпечити виконання домовленостей із китайською стороною щодо реалізації національного проекту «Повітряний експрес» із будівництва прямого залізничного сполучення між м. Києвом і Міжнародним аеропортом «Бориспіль».

Перехід економіки до інтенсивного типу розвитку та дотримання політичного курсу на інтеграцію до Європейського Союзу потребує прийняття адекватних рішень щодо розвитку транспортно-дорожнього сектора на довгострокову перспективу [5].

Потребує реформування система управління залізничним [6], морським та автомобільним транспортом, дорожнім господарством. Низьким є рівень безпеки перевезень. Значно гірші порівняно з країнами ЄС показники аварійності на автомобільному транспорті.

Літаки вітчизняних авіакомпаній неодноразово включалися до «чорного списку» авіакомпаній, яким заборонено здійснювати рейси до країн ЄС.

Урядом України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174-р схвалено Транспортну стратегію України на період до 2020 року – цілісний системний документ стратегічного характеру щодо подальшого розвитку та функціонування транспортного сектора економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, впровадження структурних реформ на транспорті [10].

Метою Стратегії є визначення концептуальних засад формування та реалізації державної політики щодо забезпечення

стабільного та ефективного функціонування галузі транспорту, створення умов для соціально-економічного розвитку, підвищення конкурентоспроможності національної економіки [10].

Принципи розробки та реалізації Стратегії: забезпечення доступності транспортних послуг для всіх верств населення, зокрема осіб з обмеженими фізичними можливостями, малозабезпечених громадян; узгодження планів розвитку транспортної інфраструктури з генеральною схемою планування території України, планами використання земельних ресурсів; реалізація жорсткої антимонопольної політики; лібералізація ціноутворення на ринку транспортних послуг; функціонування транспортних підприємств на засадах самоокупності; концентрація фінансових ресурсів на виконанні основних завдань розвитку галузі транспорту; забезпечення екологічної безпеки, обов'язкового дотримання екологічних стандартів і нормативів під час провадження діяльності в галузі транспорту [3]; стимулювання розвитку енергозберігаючих і екологічно безпечних видів транспорту.

Підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту планується здійснювати шляхом: реформування системи державного управління залізничним транспортом, автомобільними дорогами загального користування та морськими торговельними портами, удосконалення діяльності автостанцій; забезпечення державного регулювання діяльності суб'єктів господарювання у галузі транспорту відповідно до європейських стандартів та утворення після реформування залізничного транспорту органу регулювання в зазначеній галузі; підвищення кадрового потенціалу та рівня соціального захисту працівників транспорту; проведення структурних реформ, спрямованих на розвиток та удосконалення ринкових відносин у галузі транспорту; створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг; забезпечення координації роботи різних видів транспорту; створення умов для забезпечення швидкого переміщення транзитних вантажів; удосконалення системи ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; реалізації ефективної тарифно-цінової політики, спрямованої на збалансування інтересів

транспортних підприємств і споживачів їх послуг тощо.

Висновки

Таким чином, з дослідження випливає, що найперспективнішими напрямками розвитку транспортної системи в умовах ринкової економіки є: оновлення рухомого складу, поліпшення інвестиційного клімату в галузі, лібералізація транспортного ринку та інтеграція вітчизняної транспортної системи до європейської та міжнародної транспортних систем, підвищення ефективності державного управління в галузі транспорту.

Перспективи подальших досліджень у цьому напрямку

У цілому визначення перспективних напрямків розвитку транспортної мережі України підтвердило їх тісний взаємозв'язок з перспективами функціонування вантажоутворюючих галузей національної економіки та прогнозованою їх потребою в споживанні транспортної продукції.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Вовк А. А. Оценка эффективности транспортного производства и результатов ее роста : монография / А. А. Вовк. – Москва : Крома, 2000. – 295 с.
2. Вдовенко Ю. С. Приватно-державні джерела фінансування розвитку автомобільних доріг регіону : дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / Вдовенко Юрій Станіславович; НТУ. – Київ, 2008. – 232 с.
3. Корженевич І. П. Принципи прогнозування витрат на ліквідацію наслідків від шкідливого впливу на суспільство та довкілля автомобільного та залізничного транспорту / І. П. Корженевич, Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна // Проблеми економіки транспорту : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 3. – С. 102–109.
4. Кравченко О. О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика : монографія / О. О. Кравченко. – Київ : ДЕДУТ, 2013. – 300 с.
5. Новий курс: реформи в Україні 2010-2015. Національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця [та ін.]. – Київ : НВЦ НБУВ [Національна академія наук України. Секція суспільних і гуманітарних наук], 2010. – 232 с.
6. Петренко О. О. Реформування залізничного транспорту в умовах інституціональних трансформацій економіки України : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 / Петренко Олена Олександрівна; Ін-т економіки і промисловості НАН України. – Київ, 2012. – 430 с.
7. Підсумки роботи транспорту України за 2014 р.: Експрес-випуск Державної служби статистики України: Статистика транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
8. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2015 рр.» № 1390 від 16 грудня 2009 р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
9. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1390 «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 рр.» із змінами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>.
10. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/npd/list>
11. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1684-2000-%EF>. – Назва з титул. екрана.
12. Транспортування. Матеріально-технічне забезпечення та послуги. Суспільний пасажирський транспорт. Визначення якості обслуговування, складання завдань і принципи вимірів: DIN EN 13816:2002. – [Чинний від 2002–04–17]. – 38 с.

О. Н. КИРИЛЕНКО^{1*}, М. И. МИЩЕНКО²

^{1*}Каф. менеджмента внешнеэкономической деятельности предприятий, Национальный авиационный университет, ул. Космонавта Комарова, 1, г. Киев, тел. (098) 552-53-38, эл. почта: ons@ua.fm

²Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. (067) 566-14-38, эл. почта mmi@ua.fm

ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ С УЧЕТОМ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Цель. Цель исследования заключается в выявлении и определении на основе установленных стратегических приоритетов развития экономики перспектив и направлений развития транспортной системы Украины. **Методика.** Исследование включает в себя два основных этапа: этап формирования исходных данных, необходимых для реализации процесса прогнозирования перспективных направлений развития транспортной системы; этап обоснования стратегических приоритетов. **Результаты.** Исследование показало, что наиболее перспективными направлениями развития транспортной системы в условиях рыночной экономики являются: обновление подвижного состава; улучшение инвестиционного климата в отрасли; либерализация транспортного рынка и интеграция отечественной транспортной системы в европейскую и международную транспортную систему; повышение эффективности государственного управления в области транспорта. В целом определение перспективных направлений развития транспортной сети Украины подтвердило их тесную взаимосвязь с перспективами функционирования грузообразующих отраслей национальной экономики и прогнозируемой их потребностью в потреблении транспортной продукции. Интеграция отечественной транспортной системы в европейскую и международную транспортные системы возможна путем: обеспечения развития экспорта транспортных услуг, эффективного использования транзитного потенциала, повышения конкурентоспособности отечественного транспорта на международном рынке транспортных услуг; выполнения международных транспортных конвенций и соглашений; гармонизации отечественного законодательства с транспортным законодательством ЕС; разработки и внедрения в соответствии с международными требованиями технических и технологических регламентов и стандартов; унификации требований к перевозчикам; обеспечения сотрудничества с ЕС с целью развития международных транспортных коридоров, определенных группой высокого уровня Европейской Комиссии; обеспечения развития сотрудничества с Польшей, Беларусью и другими государствами по вопросам организации контейнерных перевозок; **Научная новизна.** Предложен комплексный подход к совершенствованию системы планирования перспективных направлений развития транспортной системы Украины под влиянием специфических особенностей функционирования грузообразующих отраслей. **Практическая значимость.** Основные результаты работы могут быть использованы при совершенствовании системы планирования развития транспортной системы и отдельных видов транспорта как в грузовом, так и в пассажирском движении.

Ключевые слова: национальная экономика; транспортная система; прогнозирование развития.

O. M. KIRILENKO^{1*}, M. I. MISHCHENKO²

^{1*}Dep. Management of Foreign Economic Activity of Enterprises, National Aviation University, Kosmonavta Komarova St. 1, Kyiv, tel. (098) 552-53-38, e-mail ons@ua.fm

^{2*}Dep. «Economy and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (067) 566-14-38, e-mail mmi@ua.fm, ORCID 0000-0003-0372-1957

PERSPECTIVE DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM TAKING INTO ACCOUNT THE STRATEGIC PRIORITIES OF THE NATIONAL ECONOMY

The purpose. Is to identify and define, based on identified strategic priorities of economic development prospects and directions of development of transport system of Ukraine. **Methods.** The proposed work includes two main stages: generating the initial data required for the implementation of the process predict promising directions of development of transport system; a stage for strategic priorities. **The results.** From the study shows that the most promising directions of development of transport system in the conditions of market economy are: the renewal of rolling stock, improvement of the investment climate in the industry, transport market liberalization and integration of domestic transport system to the European and international transport systems, improving the efficiency of state management in the field of transport. In General, the definition of perspective directions of development of transport network of Ukraine have confirmed the close relationship with the prospects of functioning ventilatory sectors of the national economy and projected their need for the consumption of transport products. The integration of the domestic transport system to the European and international transport systems is possible through: development of export of transport services, efficient use of transit potential, increase competitiveness of domestic transport at the international transport services market; accession and enforcement of international transport conventions and agreements; harmonization of national transport legislation with EU legislation; development and implementation in accordance with international requirements technical and technological regulations and standards; unification of requirements to the carriers; ensuring cooperation with the EU with the aim of developing international transport corridors defined by the high level Group of the European Commission; ensuring the development of cooperation with Poland, Belarus and other States on the organization of piggyback transportation; supporting the interoperability of transport networks of Ukraine and neighboring countries; bilateral agreements on transport communication between Ukraine and member States of the EU; the modernisation of the infrastructure of border crossing points; introduction of automated system of transfer of railway rolling stock from broad to narrow gauge. **Scientific novelty.** A comprehensive approach to improving the system of planning of perspective directions of development of transport system of Ukraine under the influence of specific features of functioning ventilatory industries. **The practical significance.** The main results can be used in improving the system, planning the development of the transport system and private transport modes, both freight and passenger traffic.

Keywords: national economy; transportation system; forecasting.

Надійшла до редколегії 01.06.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, проф. Головковою Л. С. та д-ром техн. наук, проф. Вечеровим В. Т.

ЗМІСТ

Ю. С. БАРАШ, Л. В. МАРЦЕНЮК ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ЕКСКУРСІЙ	7
В. І. КОПИТКО, О. В. ОРЛОВСЬКА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В ЗАХІДНОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ	14
К. М. РАЗУМОВА ЕВОЛЮЦІЯ НАУКОВИХ ЗНАНЬ ПРО МЕНЕДЖМЕНТ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОБЛЕМ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	20
О. Є. ЗІЩЬ УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ОЦІНКИ ВИКОРИСТАННЯ ІНВЕНТАРНОГО ПАРКУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ».....	26
Б. Я. КЕРНИЧНИЙ ІННОВАЦІЙНІ ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ВАЖКОВАГОВОГО ТРАНСПОРТУ (НА ПРИКЛАДІ ОРГАНІЗАЦІЇ СЕЗОННИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКИХ ВАНТАЖІВ)	31
Т. Ю. ЧАРКІНА АНАЛІЗ РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	37
В. В. БОБИЛЬ, Т. С. ОБЕРЕМОК ОЦІНКА ПОТЕНЦІАЛУ БУДІВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ЕКОНОМІЧНОЇ КРИЗИ.....	45
С. Б. КОПИТКО МОДЕЛЮВАННЯ СИСТЕМ І ПРОЦЕСІВ ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНОЇ ІНФОРМАЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ.....	51
К. О. РОГОВА, Г. С. П'ЯТИГОРЕЦЬ УДОСКОНАЛЕННЯ ОБЛІКУ ВИТРАТ В ДИСТАНЦІЇ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ	57
Т. М. САВИЦЬКА МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ПЛАТИ ЗА ДОСТУП ДО ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	62
О. М. КИРИЛЕНКО, М. І. МІЩЕНКО ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ З УРАХУВАННЯМ СТРАТЕГІЧНИХ ПРІОРИТЕТІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ	74

СОДЕРЖАНИЕ

Ю. С. БАРАШ, Л. В. МАРЦЕНЮК ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЭКСКУРСИЙ	7
В. И. КОПЫТКО, О. В. ОРЛОВСКАЯ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА В ЗАПАДНОМ РЕГИОНЕ УКРАИНЫ.....	14
Е. Н. РАЗУМОВА ЭВОЛЮЦИЯ НАУЧНЫХ ЗНАНИЙ О МЕНЕДЖМЕНТЕ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	
А. Е. ЗИЦ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕТОДИКИ ОЦЕНКИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИНВЕНТАРНОГО ПАРКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ».....	26
Б. Я. КЕРНИЧНЫЙ ИННОВАЦИОННЫЕ ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТЯЖЕЛОВЕСНОГО ТРАНСПОРТА (НА ПРИМЕРЕ ОРГАНИЗАЦИИ СЕЗОННЫХ ПЕРЕВОЗОК СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ ГРУЗОВ)	31
Т. Ю. ЧАРКИНА АНАЛИЗ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК.....	37
В. В. БОБЫЛЬ, Т. С. ОБЕРЕМОК ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛА СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА	45
С. Б. КОПЫТКО МОДЕЛИРОВАНИЕ СИСТЕМ И ПРОЦЕССОВ ЗАЩИТЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ НА ТРАНСПОРТЕ.....	51
Е. А. РОГОВАЯ, А. С. ПЯТИГОРЕЦ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УЧЕТА ЗАТРАТ В ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	57
Т. Н. САВИЦКАЯ МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПЛАТЫ ЗА ДОСТУП К ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА.....	62
О. Н. КИРИЛЕНКО, М. И. МИЩЕНКО ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ С УЧЕТОМ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ.....	74

CONTENTS

Yu. S. BARASH, L. V. MARTSENIUK IDENTIFY COST-EFFECTIVE RAIL EXCURSIONS	7
V. I. KOPYTKO, O. V. ORLOVSKA TRENDS RAILWAY TOURISM IN THE WESTERN REGION UKRAINE	14
K. N. RAZUMOVA SYSTEM ANALYSIS OF DETERMINATION OF OPTIMUM LEVEL OF TARIFFS	20
O. E. ZITS IMPROVED METHODS OF EVALUATION USING INVENTORY PARK OF FREIGHT CARS JSC «UKRZALIZNYTSIA»	26
B. Y. KERNYCHNYI INNOVATIVE WAYS EFFICIENCY OVERWEIGHT MOTOR TRANSPORT (ON THE EXAMPLE OF TRANSPORTATION ORANIZATSIYI SEASONAL AGRICULTURAL SHIPPING)	31
T. CHARKINA ANALYSIS OF RAIL PASSENGERS CONVEYANCE MARKET	37
V. BOBIL, T. OBEREMOK AN ESTIMATION OF POTENTIAL OF BUILDING ENTERPRISES IS IN THE CONDITIONS OF CRISIS	45
S. B. KOPYTKO MODELING SYSTEMS AND PROCESSES OF INFORMATION PROTECTION OF ECONOMIC TRANSPORT	51
K. ROGOVAYA, G. S. PIATYGORETS IMPROVED COST ACCOUNTING IN DISTANCE OF POWER SUPPLY	57
T. M. SAVITSKAYA METHODOLOGICAL APPROACH TO DETERMINING RAILWAY INFRASTRUCTURE ACCESS CHARGE	62
O. M. KIRILENKO, M. I. MISHCHENKO PERSPECTIVE DIRECTIONS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM TAKING INTO ACCOUNT THE STRATEGIC PRIORITIES OF THE NATIONAL ECONOMY	74

Наукове видання
**Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»**
Випуск 10

(російською, українською та англійською мовами)

Відповідальний за випуск *Ю. С. Бараши*

Комп'ютерне верстання *Н. О. Божок*

Статті в збірнику друкуються у авторській редакції

Підписано до друку 06.06.2016 р.

Формат 60 × 84 $\frac{1}{8}$. Ум. друк. арк. 6,5. Тираж 100 пр. Зам. №

**Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна**

Адреса редакції, видавця та дільниці оперативної поліграфії:

вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро (Дніпропетровськ), Україна, 49010

Тел. +38 (0562) 33-58-96, факс +38 (0562) 33-58-97



Научное издание

**Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»
(Сборник научных трудов Днепропетровского национального университета
железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна «Проблемы экономики
транспорта»)**

Выпуск 10

(на русском, украинском и английском языках)

Ответственный за выпуск *Ю. С. Бараши*

Компьютерная верстка *Н. А. Божок*

Статьи в сборнике печатаются в авторской редакции

Подписано в печать 06.06.2016 года

Формат 60 × 84 $\frac{1}{8}$. Усл. печат. лист. 6,5. Тираж 100 экз. Зак. №

**Днепропетровский национальный университет железнодорожного
транспорта имени академика В. Лазаряна**

Адрес редакции, издателя и участка оперативной полиграфии :

ул. Лазаряна, 2, г. Днепр (Днепропетровск), Украина, 49010

Тел.: +38 (0562) 33-58-96, факс: +38 (0562) 33-58-97



Scientific publication

**Zbirnik naukovih prac' Dnipropetrovs'kogo nacional'nogo universitetu zaliznichnogo transportu
imeni akademika V. Lazarjana «Problemi ekonomiki transportu»
(Proceedings of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after
Academician V. Lazaryan «The Problems of the Transport Economics»)**

Issue 10

(in Russian, Ukrainian and English)

Responsible for issue of *Yu. S. Barash*

Computer makeup *N. O. Bozhok*

Articles in proceedings published in author's edition

Pass for the press 06.06.2016

Format 60 × 84 $\frac{1}{8}$ Conventional printed sheet 6,5. Circulation 100. Order no

**Dnipropetrovsk National University of Railway Transport
named after Academician V. Lazaryan**

Address of editor, publisher and editorial office:

Lazaryan St., 2, Dnipro (Dnipropetrovsk), Ukraine, 49010,

Tel. +38 (0562) 33-58-96, fax +38 (0562) 33-58-97