

5. Ковальська, Л. Л. Оцінка конкурентоспроможності регіону та механізми її підвищення [Текст]: монографія / Л. Л. Ковальська. — Луцьк: Надстир'я, 2007. — 419 с.
6. Герасимчук, З. В. Конкурентоспроможність регіону: теорія, методологія, практика [Текст]: монографія / З. В. Герасимчук, Л. Л. Ковальська. — Луцьк: Надстир'я, 2008. — 248 с.
7. Драган, О. І. Управління конкурентоспроможністю підприємств: теоретичні аспекти [Текст]: монографія / О. І. Драган. — К.: ДАКККиМ, 2006. — 160 с.
8. Фатхутдінов, Р. А. Управління конкурентоздатністю організації [Текст]: підручник / Р. А. Фатхутдінов, Г. В. Осовська. — К.: Кондор, 2009. — 468 с.
9. Bridoux, F. Resource-based approach to performance and competition: an overview of the connections between resources and competition [Electronic resource] / F. Bridoux // IAG working paper. — 2011. — Available at: \www/URL: [http://www.uclouvain.be/cps/ucf/doc/iag/documents/WP\\_110\\_Bridoux.pdf](http://www.uclouvain.be/cps/ucf/doc/iag/documents/WP_110_Bridoux.pdf)
10. Verhogyadova, N. The methods of building enterprise competitiveness estimation [Electronic resource] / N. Verhogyadova, D. Levchinsky, O. Rossikhina // In global international scientific analytical report. — 2012. — Available at: \www/URL: <http://gisar.eu/node/291>
11. Иванова, М. І. Порівняльна характеристика методів оцінки конкурентоспроможності [Текст]: зб. наук. пр. / М. І. Иванова, О. Е. Маркус // Економічний простір. — 2011. — № 48/2. — С. 189–196.
12. Thompson, A. A. Strategic Management: Concepts and Cases [Text] / A. A. Thompson, A. J. Strickland. — Ed. 11. — Boston: McGraw-Hill, 2007. — 1104 p.
13. Hofer, C. Strategy formulation: Analytical concepts [Text] / C. Hofer, D. Schendel. — St. Paul, MN: West Publishing, 1978. — 234 p.
14. Enduring Ideas: The GE-McKinsey nine-box matrix [Electronic resource] / McKinsey & Company. — 2008. — Available at: \www/URL: [http://www.mckinsey.com/insights/strategy/enduring\\_ideas\\_the\\_ge\\_and\\_mckinsey\\_nine-box\\_matrix](http://www.mckinsey.com/insights/strategy/enduring_ideas_the_ge_and_mckinsey_nine-box_matrix)
15. Результати конкурсу «Фаворит успіху» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/URL: [www.favor.com.ua](http://www.favor.com.ua)
16. Інтернет-сторінка корпорації «Бісквіт-Шоколад» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/URL: <http://www.biscuit.com.ua>
17. Інтернет-сторінка ПАТ «Полтавкондитер» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/URL: <http://www.dominic.com.ua>
18. Інтернет-сторінка ПрАТ «Кондитерська фабрика «Лагода» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/URL: <http://lagoda.com.ua>
19. Чевганова, В. Я. Конкурентоспроможність: сутність, оцінка та шляхи підвищення її рівня (регіон, галузь, підприємство) [Текст]: монографія / В. Я. Чевганова, І. А. Брижань, К. А. Земцова, О. О. Олійник. — П.: ПолтНТУ, 2010. — 256 с.

#### СРАВНЕНИЕ МЕТОДОВ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЯ

Доказана необхідність оцінки рівня конкурентоспроможності підприємства для його успішного функціонування та адаптації в змінюючихся умовах господарювання. Предложено розширену класифікацію методических підходів оцінки конкурентоспроможності підприємства. На основі практических приимеров доказана необхідність використання різних методів оцінки конкурентоспроможності в залежності від: цілі проведення оцінки, сфери бізнеса, имеющейсї інформації, количества времени, отвденного для принятия решения.

**Ключевые слова:** конкурентоспособность, конкуренция, конкурентные преимущества, стратегия, методы оценки.

*Брижань Ірина Анатоліївна, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри економіки підприємства та управління персоналом, Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка, України, e-mail: [slchorn@meta.ua](mailto:slchorn@meta.ua).*

*Чевганова Віра Яківна, кандидат економічних наук, професор, завідувач кафедри економіки підприємства та управління персоналом, Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка, України, e-mail: [vera\\_chevganova@list.ru](mailto:vera_chevganova@list.ru).*

*Брижань Ірина Анатоліївна, доктор економічних наук, доцент, професор кафедри економіки підприємства та управління персоналом, Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка, Україна.*

*Чевганова Віра Яківна, кандидат економічних наук, професор кафедри, завідувач кафедри економіки підприємства та управління персоналом, Полтавський національний технічний університет ім. Юрія Кондратюка, Україна.*

*Bryzhan Iryna, Poltava National Technical Yuri Kondratyuk University, Ukraine, e-mail: [slchorn@meta.ua](mailto:slchorn@meta.ua).*

*Chevganova Vira, Poltava National Technical Yuri Kondratyuk University, Ukraine, e-mail: [vera\\_chevganova@list.ru](mailto:vera_chevganova@list.ru).*

УДК 656.224.072

DOI: 10.15587/2312-8372.2015.47262

Матусевич О. О.

## ВИЗНАЧЕННЯ ТА СИСТЕМАТИЗУВАННЯ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА ОПТИМІЗАЦІЮ ЗОН КУРСУВАННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ В УКРАЇНІ

Визначено та систематизовано основні фактори впливу на ефективність курсування різних видів пасажирських поїздів. Побудовано удосконалену класифікацію цих факторів, за якою стало можливо виконувати розрахунки раціональних відстаней обороту пасажирських поїздів. Ця класифікація включає п'ять груп чинників, що враховують: характеристики рухомого складу, організацію руху пасажирських поїздів, сучасний стан залізничної інфраструктури, тарифну політику та якість обслуговування пасажирів.

**Ключові слова:** фактор, приміський, регіональний, міжрегіональний, швидкісний, поїзд, доходи, витрати, ефективність, пасажирський.

### 1. Вступ

Залізничне сполучення є одним із зручних способів переміщення пасажирів, оскільки це надійно, зручно та

зумовлено їх соціальною спрямованістю. У сучасних умовах є дуже актуальним питання підвищення ефективності функціонування окремих поїздів та скорочення експлуатаційних витрат на пасажирські перевезення.

Спочатку слід зазначити існуючу проблему, що дальність курсування пасажирських поїздів в Україні достатньо часто перевищує реальні зони подорожі. Таким чином, це зумовлює проведення змін в організації пасажирських перевезень, обґрунтовує необхідність визначення оптимальних зон курсування пасажирських поїздів, та основних факторів, які впливають на їх величину. Серед вищезазначених заходів рішення проблеми слід насамперед виділити одне із перших — це дослідження факторів, які впливають на оптимізацію зон курсування окремих пасажирських поїздів. Актуальність цього та інших зазначених питань, їх недостатнє теоретичне й практичне опрацювання визначили мету даної роботи.

## 2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

На сьогоднішній день існує проблема неефективної роботи пасажирського господарства внаслідок використання: застарілого рухомого складу з низькими швидкостями руху, існуючої залізничної інфраструктури, що не відповідає стандартам якості, неефективної організації руху пасажирських поїздів, негнучкої тарифної політики та інших негативних факторів. З метою рішення цієї проблеми слід визначити та систематизувати усі основні впливові фактори, що дозволять підвищити ефективність пасажирських перевезень та встановити оптимальні зони курсування різних видів пасажирських поїздів. Дослідження цих питань має зв'язок з державним документом [1] та науково-дослідними роботами, які виконував Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна на замовлення Міністерства освіти і науки України [2–5].

Ефективність залізничних пасажирських перевезень раніш була досліджена в наукових працях І. М. Аксьонова [6], Ю. С. Бараша [7], О. В. Бакалінського [8], В. Л. Диканя [9], О. В. Христофора, Т. С. Мельник [10], О. М. Гудкова [11], В. П. Гудкової [12], О. О. Карась [13], О. Г. Харчук [14], Т. Ю. Чаркіної [15, 16], А. В. Момот [17] та ін.

Щодо рішення задачі підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень можна зазначити деякі проведені дослідження вищезазначеними науковцями: теоретико-методологічні принципи та підходи щодо формування нового економічного маркетинго-логістичного механізму управління пасажирським залізничним комплексом України [6], дослідження конкурентоспроможності різних видів пасажирського транспорту з урахуванням їх негативного впливу на довкілля та утримання власної інфраструктури [7], поділ поїздів на окремі класи за послугами [8], розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів [9], дослідження конкурентних переваг на залізничному транспорті та формування відповідної моделі [10], введення нових форм організації розрахунків і систематизація резервів зниження збитковості перевезень [11], розробка теоретичних підходів зі створення ефективних способів організації фінансово-економічних відносин у механізмі фінансування пасажирських перевезень [12], запропоновано науково обґрунтовану цілісну концепцію курсування денно-нічних поїздів, введення яких дозволяло знизити термін обороту рухомого складу і тим самим вивільнити значну кількість пасажирських вагонів [13], класифікація факторів підвищення ефективності під-

собно-допоміжної діяльності вагонних дільниць [14], пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні з точки зору джерел фінансування [15, 16], удосконалення методичного підходу до визначення раціональних зон курсування тільки швидкісних поїздів, проблема мала лише локальне вирішення [17].

Вищезазначені науковці так чи інакше досліджували фактори впливу на ефективність експлуатації пасажирських поїздів в межах своїх досліджень. Однак недостатньо існує досліджень щодо визначення факторів, які впливають на оптимізацію зон курсування пасажирських поїздів.

Такими питаннями також займаються фахівці Укрзалізниці, галузевих науково-дослідних лабораторій ДЕУТ, УкрДУЗТ, ДНУЗТ. Немало зроблено науково-обґрунтованих розробок з удосконалення переліку факторів, що впливають на ефективність експлуатації пасажирських поїздів, але в сучасних умовах ця проблема потребує додаткових досліджень з метою визначення оптимальних зон їх курсування.

## 3. Об'єкт, ціль та задачі дослідження

*Об'єкт дослідження* — залізничні пасажирські перевезення.

*Метою роботи* є визначення та систематизування основних факторів, що впливають на ефективність пасажирських перевезень та запропонувати заходи, що дозволять оптимізувати зони курсування різних видів поїздів.

Для вирішення поставленої мети в роботі був застосований системний підхід і наступні методи досліджень: спостереження, деталізації, групування та узагальнення.

Для досягнення поставленої мети були поставлені наступні завдання:

- визначення факторів впливу;
- систематизування та класифікація факторів впливу на курсування пасажирських поїздів;
- визначення заходів, що дозволять оптимізувати зони курсування різних видів поїздів.

## 4. Основні фактори впливу на ефективність курсування окремого пасажирського поїзду та їх класифікація

У відповідності до поставленої мети необхідно визначити основні впливові фактори, які підвищують ефективність експлуатації пасажирських поїздів, що в подальшому дозволить визначити оптимальні зони їх курсування.

Спочатку слід зазначити фактори, що впливають на низький попит пасажирів: неоптимальна структура поїзду, необґрунтована побудова тарифів, низька швидкість руху при великій відстані курсування, довгий термін подорожі, відсутність необхідного комфорту.

Для підвищення ефективності курсування пасажирських поїздів слід зазначити наступні підходи: підвищення доходу окремого поїзду з урахуванням вищевказаних факторів; зниження витрат на курсування окремого поїзду за рахунок: скорочення зупинок з невеликою кількістю пасажирів; зміни періоду курсування, графіку та організації руху, кільцювання пасажирських поїздів; оптимізації відстані курсування поїзду у разі коли населеність спливає після певної зони.

Вище вказані заходи раніше досліджувалися різними науковцями, тому оптимізація відстані курсування окремих пасажирських поїздів є важливою.

В свою чергу слід зазначити, що, наприклад, в приміському сполученні реальна середня відстань курсування поїздів в Україні досягає 70–80 км при збитковості до 90 %, а багато поїздів курсують на відстань більш ніж 170–200 км. Ці результати були визначені завдяки дослідженням [2] Дніпропетровського університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ). Задачею є визначення оптимальної відстані пересування поїзда, при якій значна кількість пасажирів буде перевезена. В одно час витрати мають значно скорочуватися, а точка беззбитковості буде знаходитися майже поряд із середньою відстанню перевезення пасажирів.

Залежність зон курсування пасажирських поїздів від вхідних факторів можна прослідити на основі методики визначення цих зон враховуючи беззбиткову діяльність, концепцію маржинального доходу та використання графічного методу [18, 19].

Є багато факторів, котрі впливають лише на доходи пасажирського господарства, є інша група факторів, котра впливає лише на величину експлуатаційних витрат та ще є третя група факторів, яка одночасно впливає на доходи та витрати від перевезень пасажирів.

Наприклад, населеність рухомого складу підвищує доходи від перевезення пасажирів й одночасно підвищує витрати на їх обслуговування. З цього приводу виникає питання, наскільки цей фактор позитивно впливає на підвищення прибутковості.

Технічна характеристика рухомого складу також належить до факторів, які впливають як на доходи, так і на витрати від перевезень. Якщо швидкість руху поїзду висока, то вона робить поїздку пасажирів більш привабливою і в той же час цей фактор суттєво підвищує витрати на споживання електроенергії або палива та призводить до збільшення зносу рейок.

До факторів подвійного значення також можна віднести: швидкість руху, вартість рухомого складу, якісні показники рухомого складу, якість обслуговування, стан залізничної інфраструктури, графік руху поїздів та ін.

Якщо окремо дослідити фактор тарифної політики, то він впливає тільки на доходи від перевезень, і може мати як позитивне, так і негативне значення, оскільки суттєве підвищення тарифів знижує попит на перевезення пасажирів.

До групи факторів, які впливають лише на витрати на перевезення пасажирів входять в основному нижче перераховані: вартість планових видів ремонту, витрати на технічне обслуговування та екіпірування поїздів, утримання залізничної інфраструктури, тобто ті витрати, які пов'язані з утриманням, ремонтом, технічним обслуговуванням залізничних споруд та рухомого складу.

У табл. 1 проведено розподіл факторів на дві групи, які впливають на доходи або витрати від перевезень пасажирів.

Аналіз існуючих пасажирських перевезень за вказаними факторами показав (табл. 1), що вони суттєво впливають на ефективність (доходи, витрати та прибуток/збитковість) кожного окремого поїзда будь-якої категорії. На рис. 1 наведена їх класифікація з розподілом на групи, а нижче показано негативний вплив цих факторів на діяльність пасажирського господарства.

До *першої групи факторів* слід віднести фактори, які залежать від характеристики рухомого складу і мають основні складові, що представлені нижче.

1. Технічні (технічна характеристика, конструкційна швидкість, ресурсні показники, кількість вагонів, загаль-

на маса поїзда, плавність ходу, нормативна населеність поїзда та ін.).

2. Вартісні (ціна закупівлі, умови закупівлі, умови поставки, митні процедури та ін.).

3. Якісні (комфортність та зручність поїздки пасажирів, інтер'єр, технічні умови обслуговування та ін.).

4. Ремонтопридатність (зручність ремонту, технічного обслуговування та екіпірування та ін.).

Ці фактори суттєво впливають на ефективність курсування пасажирських поїздів. Наприклад поїзди корейського виробництва «HYUNDAI» майже у два рази дорожче за поїзди вітчизняного виробництва, хоча мають рівноцінні технічні характеристики [20–22], що призвело до збитковості швидкісних денних перевезень в Україні.

На привабливість поїздки пасажирів та на населеність поїзда значно впливає *друга група факторів*, що представлена нижче та відноситься до організації його руху.

1. Час відправлення поїзда з початкової станції та прибуття поїзда на кінцеву станцію.

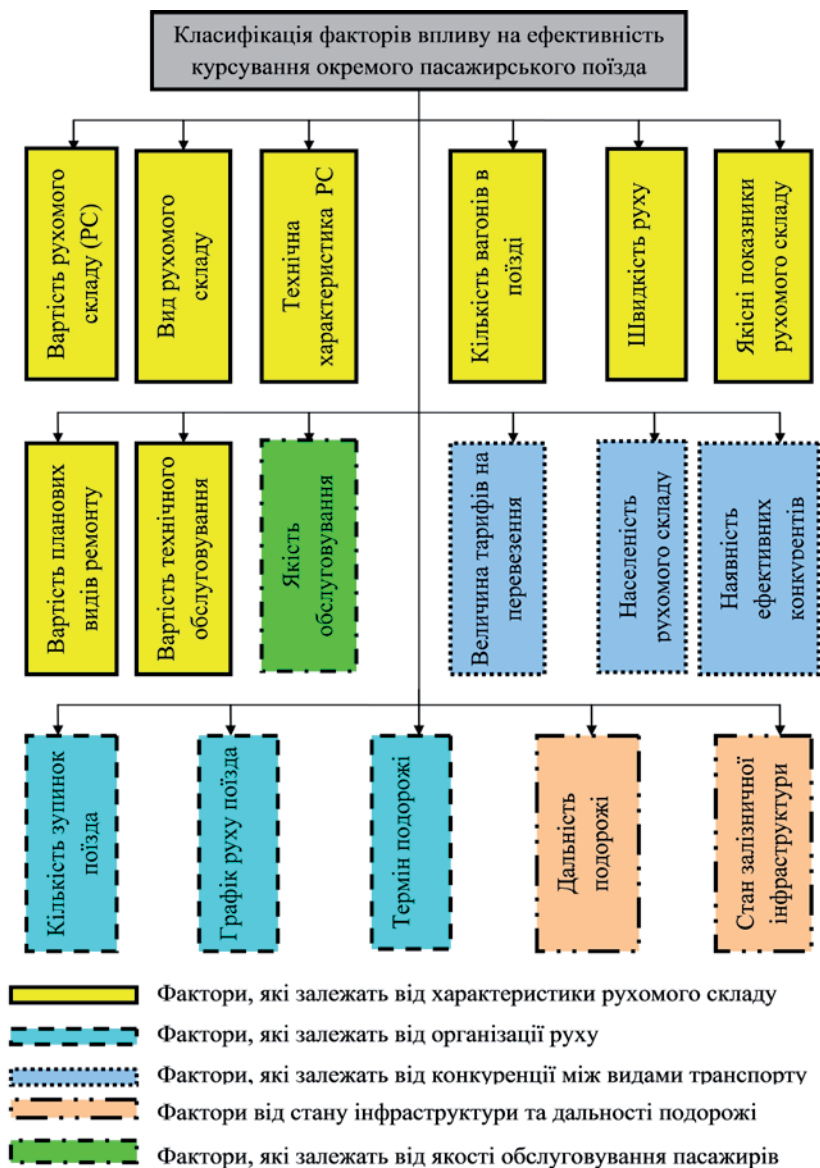
2. Кількість зупинок на маршруті, що впливає як позитивно, так і негативно на населеність поїзда, оскільки на проміжних станціях можна додатково залучити пасажирів, але при цьому збільшується термін поїздки.

3. Маршрут пасажирського поїзду слід визначати з урахуванням потенційної кількості пасажирів на даному напрямку, наявності зон відпочинку, місць роботи, середньої дальності поїздки, інших пасажироутворюючих факторів з урахуванням конкурентних перевізників. Для кожної категорії поїздів слід застосовувати різні принципи організації перевезень.

Таблиця 1

Основні фактори впливу на ефективність курсування окремого пасажирського поїзду

Економічні чинники	Основні фактори впливу на ефективність окремого пасажирського поїзду
Доходи від перевезень	Населеність рухомого складу
	Величина тарифів на перевезення
	Термін подорожі
	Швидкість руху
	Вартість рухомого складу
	Якісні показники рухомого складу
	Якість обслуговування пасажирів
	Дальність подорожі
	Наявність ефективних конкурентів
	Стан залізничної інфраструктури
	Графік руху поїзда
Витрати на перевезення пасажирів	Вид рухомого складу
	Населеність рухомого складу
	Технічна характеристика рухомого складу
	Швидкість руху
	Дальність подорожі
	Якісні показники рухомого складу
	Якість обслуговування пасажирів
	Вартість рухомого складу
	Кількість вагонів у поїзді та їх технічна характеристика
	Стан залізничної інфраструктури
	Кількість зупинок поїзда
Вартість технічного обслуговування та екіпірування поїзда	
Вартість планових видів ремонту	



**Рис. 1.** Класифікація факторів впливу на курсування пасажирських поїздів

До *третьої групи факторів* належить розвиток та сучасний стан інфраструктури залізниць. Вони суттєво впливають на термін, зручність та комфортність поїздки, що в решті-решт відбивається на попиті пасажирів щодо користування залізничним транспортом.

У останні роки помилкова тарифна політика (*четверта група факторів*) призвела до значного відтоку пасажирів із залізничного транспорту на автомобільні перевезення, що одразу позначилося на його ефективності. Одночасно із приміськими, регіональними, швидкісними та перевезеннями у далекому сполученні ефективно курсують пасажирські комфортабельні автобуси. При цьому швидкість їх руху дорівнює, а іноді перевищує поїзди, а крім того, відносно низька вартість поїздки та щільність курсування автобусів роблять цей вид транспорту більш привабливим, ніж залізничний.

Одним із головних факторів, який негативно впливає на привабливість залізничного транспорту, є низька якість обслуговування пасажирів у поїздах (*п'ята група факторів*), особливо у приміському сполученні, де не працюють, а інколи відсутні туалети та місця відпочин-

ку. Рухомий склад усіх пасажирських поїздів морально та фізично застарілий, а новий закупляється у незначній кількості. Дуже висока вартість обслуговування пасажирів у швидкісних поїздах спонукає пасажирів майже нічого не закупляти у стюардів.

Детальне дослідження всіх п'яти груп факторів та визначення їх впливу на ефективність курсування пасажирських поїздів є метою інших наукових досліджень [18–20].

### 5. Результати дослідження факторів впливу на курсування пасажирських поїздів

У даній роботі проведені дослідження, які стосуються визначення їх впливу на оптимальний розмір зони обертів окремих видів пасажирських поїздів з метою розробки системи заходів для підвищення ефективності їх діяльності (табл. 2).

Для *приміських пасажирських поїздів* можна запропонувати наступні заходи щодо підвищення їх ефективності експлуатації:

- Використання лише моторвагонного рухомого складу, дизель-поїздів та рейкових автобусів, оскільки вагони локомотивної тяги для експлуатації неефективні.
- Зона курсування приміських поїздів не повинна перевищувати 70 км, збільшення відстані обороту поїзда потребує економічного обґрунтування, або заміни поїзда на регіональний.
- Час подорожі пасажирів у приміській зоні може перевищувати 1,5 години лише за умови економічної доцільності.
- Кількість зупинок з малою кількістю пасажирів мусить бути економічно обґрунтована.

– Тарифна політика має враховувати попит на залізничні перевезення і тарифи на автомобільні перевезення.

– Якість обслуговування повинна відповідати вітчизняним стандартам якості.

Для *регіональних та міжрегіональних пасажирських поїздів* можна запропонувати деякі заходи, як і для приміських поїздів та додатково впровадити:

- Зони їх курсування слід обмежити кордонами області для регіональних поїздів, та кордонами кількох областей для міжрегіональних поїздів, за умови економічного обґрунтування, враховуючи те, що фінансування таких поїздів у подальшому буде виконуватися губернаторами цих регіонів.

– Час подорожі пасажирів у регіональних поїздах не може перевищувати – 2,25 год., а для міжрегіональних поїздів 4,5 год. лише за умови економічної доцільності. Збільшення термінів подорожі може бути збільшена лише за умови економічного обґрунтування.

Таблиця 2

Фактори, на які слід спрямувати наукові дослідження, щодо розробки заходів підвищення ефективності пасажирських перевезень

Вид сполучення	Приміське	Регіональне	Міжрегіональне	Далеке	Швидкісне денне
Назва поїзду	Приміський, приміський прискорений	Регіональний, регіональний прискорений	Міжрегіональний, міжрегіональний швидкісний	Нічний інтерсіті, нічний інтерсіті експрес, Інтерсіті, інтерсіті експрес	Денний інтерсіті, денний інтерсіті експрес
Вид рухомого складу	МВРС, рейковий автобус	МВРС	МВРС та вагони локомотивної тяги	Вагони локомотивної тяги типу «Столичний експрес» та швидкісний рухомий поїзд	Вагони локомотивної тяги типу «Столичний експрес» та швидкісний рухомий поїзд
Зона курсування або дальність подорожі, км	До 80	До 180, але у межах однієї області	До 500, але у межах двох або трьох областей	У межах України та за її межі	Визначається терміном руху не більше ніж 8 годин
Організація руху. (Термін подорожі, год.)	Час у дорозі не більше 1,5 годин	Час у дорозі не більше 2,25 годин	Час у дорозі не більше 4,5 годин	Час у дорозі залежно від відстані та швидкості	Час у дорозі не більше 8 годин
Організація руху. (Кількість зупинок)	Згідно з розкладом руху та підвищенням ефективності поїзда	Кількість зупинок слід економічно обґрунтувати	Кількість зупинок слід економічно обґрунтувати	Згідно з розкладом руху та підвищенням ефективності поїзда	Згідно з розкладом руху та підвищенням ефективності поїзда
Організація руху. (Населеність, пас.)	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту
Тарифна політика	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів
Якість обслуговування	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі

— Кількість зупинок має бути економічно обґрунтована.

Для далекого сполучення та швидкісних перевезень перелік заходів наведено у табл. 2.

## 6. Обговорення результатів дослідження факторів впливу на курсування пасажирських поїздів

Запропонована удосконалена класифікація основних факторів впливу на ефективність курсування різних видів пасажирських поїздів, котра складається з п'яти груп чинників, що враховують характеристики рухомого складу, організацію руху пасажирських поїздів, сучасний стан залізничної інфраструктури, тарифну політику, якість обслуговування пасажирів і дозволяє більш обґрунтовано визначати раціональні зони курсування пасажирських поїздів.

Враховання вищезазначених факторів дозволяє зробити правильні розрахунки параметрів раціональних зон курсування поїздів та підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування пасажирських поїздів та їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

## 7. Висновки

Визначені основні фактори впливу на ефективність курсування різних видів пасажирських поїздів, на основі яких побудовано удосконалену класифікацію факторів впливу на оптимізацію зон експлуатації пасажирських поїздів, за якою стало можливо виконувати розрахунки раціональних відстаней їх обороту. Ця класифікація включає п'ять груп чинників, що враховують: характеристики рухомого складу, організацію руху пасажирських

поїздів, сучасний стан залізничної інфраструктури, тарифну політику та якість обслуговування пасажирів.

Визначені заходи, що дозволяють оптимізувати зони курсування різних видів пасажирських поїздів, а саме приміського, регіонального, міжрегіонального, далекого сполучення і швидкісних поїздів.

## Література

1. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
2. Розробка порядку визначення ефективності курсування приміських поїздів за окремими напрямками Придніпровської залізниці [Текст]: Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № ПР/НРП — 11812/НЮ від 31.10.2011.
3. Розробка програмного забезпечення із визначення ефективності курсування пасажирських поїздів [Текст]: Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 97/2012-ЦТех-248/2012-ЦЮ від 18 жовтня 2012.
4. Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів [Текст]: Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 62/11 — ЦТех-117/2011-ЦЮ від 22.08.2011.
5. Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні [Текст]. — Д.: ДНУЗТ, 2010. — 76 с.
6. Аксенов, И. М. Управление экономикой пассажирского поезда [Текст] / И. М. Аксенов // Залізничний транспорт України. — 2003. — № 4. — С. 10–43.
7. Бараш, Ю. С. Теоретично-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту [Текст] / Ю. С. Бараш, А. А. Покотілов, Т. Ю. Чаркіна // Вісник ДНУЗТ. — 2011. — Вип. 38 — С. 233–237.
8. Бакалінський, О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниці: теорія, методологія, практика [Текст]: дис. ... д. е. н.: 08.00.04 / О. В. Бакалінський. — К.: ДЕТУТ, 2012. — 455 с.

9. Дикань, В. Л. Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України [Текст] / В. Л. Дикань // Українські залізниці. — 2014. — № 7. — С. 24–27.
10. Мельник, Т. С. Формування конкурентних переваг транспортної організації [Текст] / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Вагонний парк. — 2008. — № 6. — С. 11–13.
11. Гудков, О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / О. М. Гудков. — Х.: УкрДАЗТ, 2009. — 21 с.
12. Гудкова, В. П. Формирование механизма финансирования пассажирских перевозок [Текст]: зб. науч. тр. / В. П. Гудкова // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие. — К.: ИКТП-Центр, 1999. — Вып. 7. — С. 75–84.
13. Карась, О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту) [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / О. О. Карась. — Д.: ДНУЗТ, 2009. — 24 с.
14. Харчук, О. Г. Шляхи підвищення ефективності перевезень на залізничному транспорті [Текст]: мат. 2-ої наук. практ. конф. / О. Г. Харчук, Н. П. Зайцева // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка та управління. — К.: КУЕТТ, 2004. — С. 50–51.
15. Чаркіна, Т. Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 38. — С. 324–328.
16. Чаркіна, Т. Ю. Пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вагонний парк. — 2014. — № 12(93). — С. 4–6.
17. Момот, А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / А. В. Момот. — Д.: ДНУЗТ, 2014. — 26 с.
18. Бараш, Ю. С. Методичний підхід щодо визначення ефективності функціонування окремого приміського пасажирського поїзда [Текст]: зб. наук. пр. / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов, О. О. Матусевич, Х. В. Кравченко // Проблеми економіки транспорту. — 2014. — Вып. 7. — С. 88–100.
19. Бараш, Ю. С. Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування окремого денного швидкісного поїзда [Текст]: зб. наук. пр. / Ю. С. Бараш, О. О. Матусевич // Проблеми економіки транспорту. — 2015. — Вып. 8. — С. 62–68.
20. Матусевич, О. О. Удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні на принципах оптимізації їх зон курсування [Текст]: зб. наук. пр. / О. О. Матусевич // Проблеми економіки транспорту. — 2015. — Вып. 9. — С. 58–68.
21. Indicators of Sustainable Development: Guidelines and Methodologies [Text]. — Ed. 3. — New York: United Nations, 2008. — 398 p.
22. INFRAS/IWW 2004: External Costs of Transport: Update Study. Final Report [Text]. — Paris: Zurich/Karlsruhe, 2004. — 168 p.

#### ОПРЕДЕЛЕНИЕ И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ФАКТОРОВ, ВЛИЯЮЩИХ НА ОПТИМИЗАЦИЮ ЗОН КУРСИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В УКРАИНЕ

Определены и систематизированы основные факторы влияния на эффективность курсирования различных видов пассажирских поездов. Построена усовершенствованная классификация этих факторов, по которой стало возможно выполнять расчеты рациональных расстояний курсирования пассажирских поездов. Эта классификация включает пять групп факторов, учитывающих: характеристики подвижного состава, организацию движения пассажирских поездов, современное состояние железнодорожной инфраструктуры, тарифную политику и качество обслуживания пассажиров.

**Ключевые слова:** фактор, пригородный, региональный, межрегиональный скоростной, поезд, доходы, расходы, эффективность, пассажирский.

*Матусевич Олексій Олександрович, старший викладач, кафедра обліку, аудиту і інтелектуальної власності, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна, Україна, e-mail: alex\_m73@meta.ua.*

*Матусевич Алексей Александрович, старший преподаватель, кафедра учета, аудита и интеллектуальной собственности, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. акад. В. Лазаряна, Украина.*

*Matusevich Alexey, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan, Ukraine, e-mail: alex\_m73@meta.ua*

УДК 658.155

DOI: 10.15587/2312-8372.2015.47371

Вороніна В. Л.

## ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ УПРАВЛІННЯ ПРИБУТКОМ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ

Розроблено модель управління операційним прибутком торговельних підприємств, що заснована на врахуванні чинників, які впливають на його величину, з використанням механізму операційного важеля (левериджу). Ця модель забезпечує оперативний облік результатів діяльності підприємства, дозволяє моделювати сукупність управлінських рішень при варіюванні змін чинників, що впливають на розмір прибутку з мінімальними витратами часу.

**Ключові слова:** прибуток, натуральний операційний важіль, ціновий операційний важіль, леверидж, модель оперативного управління прибутком.

### 1. Вступ

За сучасних умов розвитку економіки України господарючі суб'єкти всіх сфер діяльності та всіх форм власності стикаються з нагальними проблемами — вижи-

вання за умов жорсткої конкуренції та наявності зовнішніх факторів, вплив яких швидко змінюється. Безперечно, для вирішення цих проблем кожне підприємство повинне спрямовувати всі свої зусилля на максимально ефективну діяльність, умовою та критерієм якої є наявність прибутку.