

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

ШЕРЕПА КАТЕРИНА МИКОЛАЇВНА

УДК 656.2:338.47:658

**ФОРМУВАННЯ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ПРИМІСЬКОГО
КОМПЛЕКСУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

08.00.04 - економіка та управління підприємствами
(залізничний транспорт)

Автореферат
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Дніпропетровськ-2009

Дисертацією є рукопис
Робота виконана в Державному економіко-технологічному університеті транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України

Науковий керівник: доктор економічних наук, доцент
Аксьонов Іван Михайлович,
Державний економіко-технологічний
університет транспорту,
доцент кафедри менеджменту
організацій транспорту

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Копитко Василь Іванович,
Львівська філія Дніпропетровського
національного університету залізничного
транспорту імені В. Лазаряна,
завідувач кафедри гуманітарної та
соціально-економічної підготовки

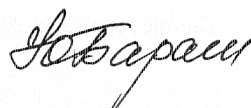
кандидат економічних наук, доцент
Волканова Надія Данилівна
Донецький інститут залізничного транспорту
Української державної академії залізничного
транспорту, доцент кафедри економіки
підприємств

Захист відбудеться “11” грудня 2009 р. о 14³⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 08.820.03 Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2, ауд. 314.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за адресою 49010, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2.

Автореферат розісланий “___” _____ 2009 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради



Бараш Ю. С.

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Приміський залізничний транспорт України відіграє важливу роль в житті держави, забезпечуючи стабільне функціонування економіки й підтримуючи стійкий взаємозв'язок усіх ланок господарської системи.

Раніше, у попередній період господарювання та в період перебудови й реформування економіки держави, головним орієнтиром у роботі транспортних підприємств було повне і своєчасне задоволення потреб народного господарства й населення в перевезеннях за максимально низької їх собівартості. Зараз Україна визнана країною з ринковою економікою. У ринкових умовах головним критерієм стає одержання максимально можливого ефекту, комерційної вигоди – прибутку. Тому важливим науковим і практичним завданням є більш повна й точна оцінка внеску окремих підприємств і видів транспорту, його галузевих структур, у тому числі пасажирського приміського комплексу залізничного транспорту України, у розвиток економіки держави в цілому, її регіонів й дослідження динаміки розвитку цього комплексу.

Ринкові умови господарювання передбачають застосування таких механізмів та інструментів, які дадуть можливість залізничному транспорту працювати без збитків. Натомість, з 2003 року пасажирообіг в приміському сполученні внаслідок недостатньої організаційної роботи та недосконалого механізму управління повільними темпами скорочується. Щорічно збільшуються витрати, випереджаючи зростання доходів; через недостатність фінансових засобів за останні роки майже в 10 разів знизилися темпи оновлення основних фондів. Це результат того, що приміські перевезення стали вкрай збитковими внаслідок застосування застарілих економічних механізмів управління ефективністю.

Окрім усього вищезазначеного, ситуація погіршується глобальними кризовими явищами, що наявні майже в усіх галузях господарської діяльності. Подальші зволікання зі змінами в приміському комплексі залізниць просто неможливі. Саме тому необхідно сформуванню управління ефективністю приміських перевезень з урахуванням розвитку ринкових відносин і кризових процесів.

Питаннями управління ефективністю пасажирських перевезень займалися такі українські та російські вчені-економісти: А. П. Абрамов, І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, В. І. Белов, В. Л. Белозьоров, Н. І. Бещева, Є. В. Белкіна, М. Н. Біленький, В. Г. Галабурда, Ю. В. Єлизар'єв, А. Г. Захаров, Ю. Ф. Кулаєв, О. Ф. Мірошніченко, В. І. Пасічник, Н. А. Потапович, Р. М. Царьов, А. Д. Шишков, В. Г. Шубко й ін. Ці дослідження вплинули на систему управління залізничним транспортом, у тому числі приміським пасажирським комплексом, а також на результати його діяльності.

Починаючи з 90-х років минулого століття з економіки приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту захистили дисертації і

отримали звання кандидата економічних наук російські вчені А. Л. Артемов, М. В. Кравченко, О. Г. Теплухіна, Н. І. Шиповська та ін. В Україні даною тематикою займалися одиниці (І. М. Аксьонов, Є. І. Балака, О. О. Карась, О. М. Гудков, В. П. Гудкова, В. І. Пасічник, С. О. Погасій, О. В. Семенцова й ін.).

Наукові розробки цих та інших вчених складають надійну основу для продовження й поглиблення економічних досліджень у даній сфері діяльності. Це стосується і такого актуального завдання, як розробка, формування та розвиток теоретико-методологічного наукового підґрунтя управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Основу роботи складають власні дослідження автора, що виконані протягом 2007-2009 рр. у Державному науково-дослідному центрі залізничного транспорту України в межах наукової теми “Аналіз технічного та технологічного стану господарства приміських перевезень” (№ державної реєстрації 01080007213). При виконанні названої теми автору належить розробка методики оцінки комерційної ефективності приміського пасажирського комплексу.

Мета і завдання дослідження. Мета дослідження - розробка науково-теоретичних та методичних підходів і рекомендацій щодо формування управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України з урахуванням розвитку ринкових відносин і поглиблення кризи.

Для досягнення поставленої мети в роботі визначені завдання, що необхідно вирішити:

- проаналізувати існуючі науково-теоретичні та методологічні підходи щодо управління ефективністю діяльності підприємств;
- оцінити сучасний стан вітчизняного приміського пасажирського комплексу та його економічно-господарську діяльність;
- дослідити основні фактори, що суттєво впливають на збитковість приміських залізничних перевезень, тобто сукупність фінансово-економічних показників, за допомогою яких здійснюється оцінка ефективності приміських пасажирських перевезень;
- удосконалити методичні підходи щодо оптимізації кількості приміських поїздів на ділянках;
- за допомогою системного аналізу, шляхом побудови дерева цілей, виявити потенційні резерви скорочення збитковості приміських перевезень і розробити нові науково-теоретичні та методологічні підходи щодо формування управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України в умовах розвитку ринкових відносин і поглиблення соціально-економічної кризи та механізм компенсації збитків за перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні.

Об'єкт дослідження: господарська діяльність приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України.

Предмет дослідження: сукупність теоретико-методичних положень щодо формування управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України в умовах розвитку ринкових відносин і кризи.

Методи дослідження. У ході написання дисертаційної роботи в першому розділі використовувалися методи дедукції та аналізу під час вивчення сутності поняття “ефективність” та здійснення його систематизації.

У другому розділі для аналізу фінансово-економічного стану приміського пасажирського комплексу застосовувався табличний, графічний та індексний метод.

Третій розділ базувався на використанні графічного та табличного методу, а також були застосовані методи кореляційно-регресійного аналізу для оцінки показників цінової еластичності попиту на поїздки в приміському сполученні залізничного транспорту.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативно-правові акти, що регламентують діяльність підприємств в Україні, наукові праці вітчизняних та зарубіжних вчених з проблем управління ефективністю приміського пасажирського комплексу, матеріали статистичної та фінансової звітності Укрзалізниці, Міністерства транспорту та зв'язку України, матеріали науково-практичних конференцій і періодичних видань.

Наукова новизна одержаних результатів. У роботі проведено комплексне теоретичне дослідження управління ефективністю приміського пасажирського комплексу України та здійснено методичне обґрунтування комерційної оцінки його сучасної діяльності з урахуванням умов кризових соціально-економічних явищ, що дозволило одержати теоретичні й практичні результати, які містять наукову новизну та виносяться на захист.

Вперше:

- теоретично обґрунтовано та розроблено основні економіко-правові елементи й маркетинго-логістичні принципи управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України в умовах розвитку ринкових відносин і соціально-економічної кризи з використанням методу системного аналізу – шляхом побудови дерева цілей. Їх впровадження дозволить значно підвищити ефективність приміських перевезень та встановити взаємодію між ринковими засадами та соціальною значущістю таких перевезень.

- запропоновані нові фінансово-економічні показники, що дозволяють контролювати ефективність процесу приміських перевезень, характеризувати інтенсивність використання приміських пасажирських вагонів робочого парку, корегувати індекс зміни тарифів на ці перевезення, а також доходи й прибуток на один вагон інвентарного приміського пасажирського парку.

Удосконалено:

- класифікацію ефективності за окремими ознаками як результат ґрунтового аналізу наукових праць з теорії ефективності діяльності підприємств.

Дістали подальший розвиток:

- взаємодія приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту з іншими суб'єктами цієї діяльності. Оцінено й запропоновано можливі варіанти організації системи економічних відносин учасників ринку приміських перевезень, що повинні стати основною формою компенсації збитків від цих перевезень;

- методичний підхід до визначення оптимальної кількості поїздів приміського сполучення. Для забезпечення освоєння пасажиропотоків важливо правильно встановлювати оптимальну кількість приміських поїздів. Розміри руху приміських поїздів залежать від потужності пасажиропотоку і їх населеності.

Практичне значення отриманих результатів полягає в обґрунтуванні рекомендацій щодо удосконалення управління ефективністю діяльності приміського пасажирського комплексу залізниць України.

Отримані результати були використані в діяльності Головного управління приміських пасажирських перевезень Державної адміністрації залізничного транспорту “Укрзалізниця” (№ державної реєстрації 01080007213).

Загальні науково-методичні положення та результати дослідження знайшли відображення в навчальних курсах “Маркетинг транспортних послуг” та “Управління сервісними процесами на транспорті” в Державному економіко-технологічному університеті транспорту (акт впровадження від 9.09.2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаною науковою працею, у якій автором сформовано основні економіко-правові елементи управління ефективністю приміських пасажирських перевезень залізничного транспорту України в умовах розвитку ринкових відносин, що базуються на положеннях маркетингу та логістики.

Основні положення роботи викладено в одноосібних наукових статтях.

Апробація результатів дисертації. Основні теоретичні та практичні розробки, отримані в процесі дослідження й відображені в дисертаційній роботі, доповідалися і були схвалені на VII та VIII міжнародних конференціях “Проблеми економіки транспорту” (м. Дніпропетровськ, 2008, 2009 роках).

Публікації. За результатами дисертаційного дослідження опубліковано 5 одноосібних статей у фахових наукових виданнях загальним обсягом 2,23 друк. арк., а також 2 тез доповідей – 0,21 друк. арк. Загальний обсяг публікації складає 2,65 друк. арк.

Структура та обсяг роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (105 найменувань) та 4 додатків. Повний обсяг роботи становить 168 сторінок, у т.ч. список використаних джерел - 9 сторінок, додатки - 9 сторінок. Матеріали дисертації містять 11 таблиць та 15 рисунків.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційної роботи, визначено мету, завдання, об'єкт, предмет, методи дослідження, охарактеризовано

наукову новизну отриманих результатів, розкрито їх теоретичне і практичне значення, наведені дані щодо апробації одержаних результатів та їх опублікування.

У першому розділі “Теоретичні аспекти щодо управління ефективністю організаційних структур” розкрито теоретичні аспекти економічної сутності ефективності та способи її оцінки; проаналізовано сучасні теоретичні підходи щодо управління ефективністю організаційних структур; подана організаційна структура приміського пасажирського комплексу залізниць України.

Дослідженням встановлено, що ефективність служить критерієм оцінки результативності діяльності будь-якого підприємства. Вона відображає кінцевий результат його діяльності. В економічній літературі категорія “ефективність” існує паралельно з поняттям “ефект”. Ці два поняття слід розрізняти.

У ході аналізу наукової літератури виявлена велика кількість класифікаційних ознак ефективності, проте нами була запропонована власна систематизована класифікація цієї категорії.

Термін “ефект” у перекладі з латинської означає “результат”. Отже, категорія “ефективність” може інтерпретуватись як “результативність”. Ефективність відображає співвідношення результатів і сукупних витрат.

Науковці визначають “ефективність” як “економічність”, що:

1) вимірює найкраще використання ресурсів, або показник, який відображає результативність та потенціал виробництва в цілому;

2) відображає правильність вибору та ступінь досягнення мети функціонування об’єкта, ступінь досягнення планових результатів з мінімальними витратами з дотриманням соціальних, екологічних, ресурсних обмежень;

3) відображає досягнення поставленої мети в найкоротший термін при найбільш економному використанні виробничих ресурсів.

Ефективність характеризує причинно-наслідкові зв’язки виробництва, відбиває не тільки результат, а й те, якою ціною він був досягнутий.

У науковій літературі економічна ефективність поділяється на абсолютну та відносну. Абсолютна ефективність характеризується співвідношенням приросту доходу (чистої продукції) до витрат, що його зумовили. Відносна – оцінюється мінімумом приведених витрат. Формою прояву економічної ефективності є різноманітні економічні ефекти: збільшення прибутку, зниження собівартості, зростання продуктивності праці. Економічну ефективність слід вважати засобом забезпечення соціальної ефективності. Економічна ефективність, або результативність, діяльності суб’єктів господарювання служить матеріальною базою розв’язання соціальних проблем, основою їх матеріально-фінансового забезпечення. Вона виражає економію суспільно необхідного часу на виробництво та споживання товарів і послуг.

В умовах формування і функціонування відкритої змішаної економіки актуальним є використання “споживацького” критерію для оцінки ефективності. Отже, система оцінки ефективності господарювання повинна

базуватися на споживацькій вартості, тобто продукті, що витримав перевірку на суспільну корисність. Виходить, мірою ефекту повинен бути не вироблений, а спожитий суспільний продукт, тобто такий продукт, що пройшов через усі фази відтворення. Цей принцип повинен застосовуватися для оцінки ефективності господарювання на будь-якому ієрархічному рівні.

У ході виконання дослідження вивчено структуру управління приміським пасажирським комплексом. Встановлено, що для досягнення запланованих цілей в умовах ринку і конкуренції керівники всіх рівнів мають прийняти й використовувати такі соціально-економічні принципи:

1) прагнення одержати максимальну соціально-економічну ефективність роботи оргструктури приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України;

2) право юридичної особи й принцип максимальної економічної (але не технологічної) свободи підприємств приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту, їхньої рівноправності у відносинах зі споживачами перевезень і між собою, з підприємствами інших видів транспорту;

3) захисту оргструктур приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту, окремих його колективів від незаконних і необґрунтованих дій вищих органів управління;

4) високої зацікавленості керівників і колективів оргструктур приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту в отриманні доходів і прибутку, а також повної відповідальності за недоліки в реалізації єдиних технологічних процесів (принцип ефективної мотивації);

5) чесності й порядності в ділових відносинах, у тому числі із Урядом і адміністраціями регіонів.

У другому розділі “Динаміка розвитку приміського пасажирського комплексу залізниць України” досліджено сучасний стан, тенденції та проблеми, які є в роботі даного комплексу; здійснено аналіз механізму формування доходів, видатків та фінансових результатів діяльності приміського комплексу залізничного транспорту на ринку перевезень та визначено його стратегічну важливість для держави, галузі й населення. Залізничний приміський транспорт характеризується динамічністю та перспективністю розвитку. Однак нині в приміському залізничному комплексі потрібно вирішити ряд актуальних завдань, а саме: замінити морально та фізично зношений (на 84 %) рухомий склад; модернізувати застарілу інфраструктуру; підвищити використання рухомого складу та збільшити середню населеність вагонів; відмінити адміністративне регулювання тарифів; отримати повну компенсацію за перевезення пільгових категорій населення, державні інвестиції на реалізацію перспективних програм розвитку приміських перевезень; збільшити обсяги пасажирських перевезень тощо.

Сумарні фінансові витрати на повне відновлення парку пасажирського приміського рухомого складу в середньостроковій перспективі до 2010 року складуть 1,5 млрд грн. З огляду на соціальний характер приміських перевезень, Укрзалізниця не зможе розв’язати дану проблему самостійно. Дане питання

повинно вирішуватися централізовано й за рахунок залучення зовнішніх інвестицій.

Пасажи́рообі́г залі́зничного транспорту України за звітний період поданий на рис. 1.

Приміські перевезення залізниць України вкрай збиткові. Загалом за останні п'ять років збитки від приміських пасажирських перевезень зросли з 698,5 млн грн у 2003 році до 1,3 млрд грн у 2007 році. Доходи на один відправлений поїзд склали 434,4 грн, витрати – 3 228,9 грн, а збитки – 2 794,5 грн.

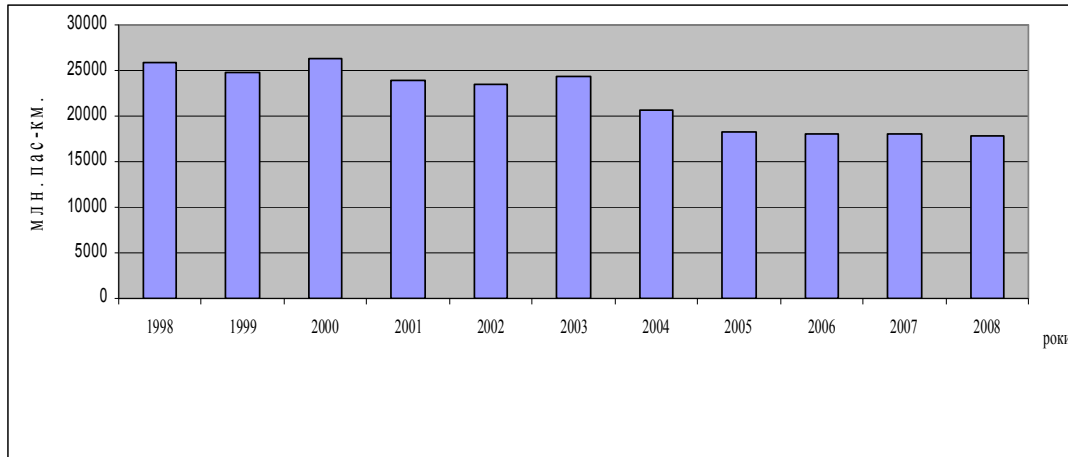


Рис.1. Пасажи́рообі́г залі́зничного транспорту України у приміському сполученні за 1998-2008 рр.

Динаміка доходів та витрат від приміських перевезень відображена на рис. 2.

Доходи в приміському пасажирському комплексі формуються від основної та підсобно-допоміжної діяльності.

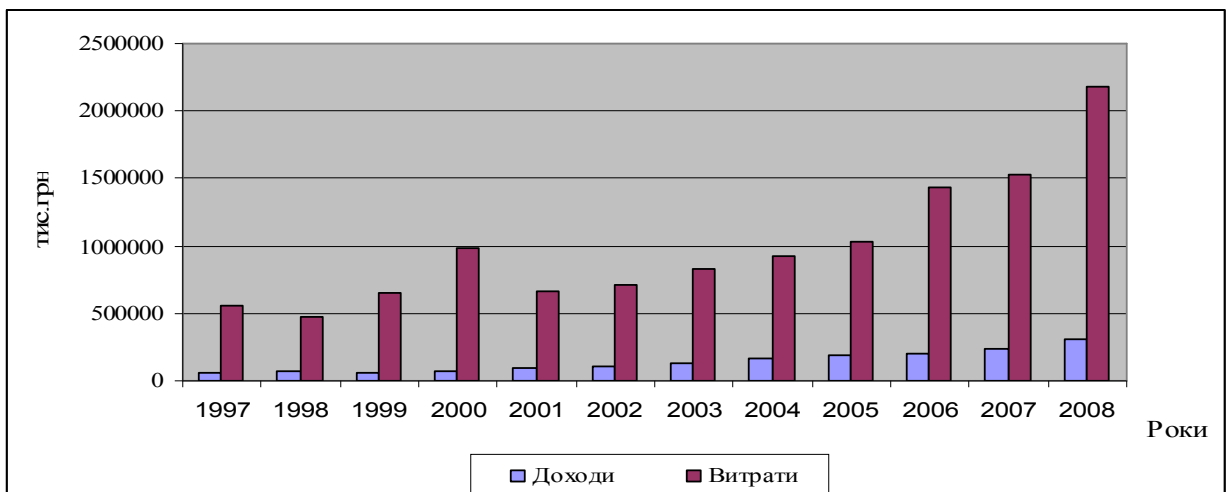


Рис. 2. Динаміка доходів та витрат від приміських перевезень за 1998-2008 рр.

До доходів основної діяльності належать:

- виручка від продажу квитків, яка є основним джерелом доходів;
- компенсації за надання пільг окремим категоріям пасажирів;
- дотації з державного бюджету на покриття збитків залізниць від приміських перевезень.

До доходів підсобно-допоміжної діяльності відносять такі:

- від реалізації робіт та послуг підсобно-допоміжної діяльності (торгівля);
- іншої операційної діяльності (реалізація оборотних активів, доходи від цільового фінансування);
- доходи за іншою діяльністю (доходи від безкоштовно отриманих активів, доходи від списання необоротних активів та доходи від списання та оприбуткування старопритатних запасів).

У третьому розділі “Управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України в сучасних умовах” на основі аналізу даних про роботу приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України встановлено, що його розвиток відстає від зростаючих потреб економіки й населення. Погіршення показників комплексу в першу чергу викликано недосконалістю управління ефективністю його діяльності (результатами) на фоні загального спаду в усіх галузях економіки.

Зараз не можна говорити про ефективність управління приміським пасажирським комплексом залізничного транспорту України, тому що його окремі компоненти не погоджені між собою і тому в умовах розвитку ринкових відносин й особливо з урахуванням кризи не спрямовані на досягнення найкращих результатів. Це пояснюється тим, що поведінка певних елементів управління комплексу й навколишніх систем (персонал і різні його соціальні групи, постачальники, клієнти, інвестори) визначається власними інтересами. За таких умов неможливі точні прогнози, плани, рішення. Мова не може йти про абсолютно бездоганне оптимальне управління ефективністю комплексу, а лише про безперервний процес і необхідність його вдосконалювання, причому із усе більшим акцентом на здатність гнучкого реагування на зміни зовнішнього середовища.

Щоб ефективно управляти приміським пасажирським комплексом залізниць України в першу чергу необхідно ліквідувати збитковість перевезень й підвищити результати його діяльності. Для цього потрібно вирішити такі завдання:

- адаптувати інфраструктуру комплексу, досить стару, морально й фізично застарілу, до вимог міжнародних стандартів транспортного ринку;
- впровадити нові ресурсозберігаючі технології й концепцію управління, що базується на принципах маркетингу й логістики;
- підвищити конкурентоспроможність на ринку пасажирських перевезень за рахунок впровадження маркетингових принципів ціноутворення на приміські перевезення, списання приміських пасажирських електро-, дизель-вагонів, що експлуатуються із простроченими термінами, і закупівлі нового швидкісного приміського рухомого складу, що відповідає вимогам світових стандартів та ін.

Такий підхід (що значною мірою збігається із системним підходом) припускає цілісний погляд на майбутні принципи формування управління ефективністю діяльності приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту як систему, що поєднує окремі основні функції: планування, управління, мотивації, контролю і регулювання.

Для переходу на маркетинго-логістичне управління ефективністю комплексу необхідно створити нову сукупність економіко-правових елементів, методів, засобів, форм управління, здатних вносити масштабні перетворення в процес приміських перевезень.

Напрямки вирішення цього завдання:

- ліквідація безквиткового проїзду;
- впровадження швидкісного руху й нового економічного рухомого складу;
- удосконалювання технології організації перевезень і стандартів

обслуговування пасажирів на основі маркетинго-логістичної концепції.

Формування маркетинго-логістичного управління ефективністю діяльності приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту та його впровадження дозволить досягти зниження витрат, зростання прибутку та часткової ліквідації збитковості приміських перевезень.

З урахуванням наукових положень провідних вчених, на нашу думку, маркетинго-логістичне управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту являє собою процес, що формується на основі правових норм, новітніх технологій виробництва й економічних відносин у системі комплексу та впровадження сукупності положень маркетингу і логістики, які визначають послідовність дій працівників, спрямованих на реалізацію визначеної мети при створенні необхідних умов для підвищення економічних результатів від діяльності комплексу. Методологічні підходи щодо маркетинго-логістичного управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту сформовано за допомогою системного аналізу, шляхом побудови дерева цілей на основі застосування критеріїв оцінки варіантів (КОВ) (рис. 3).

Принципова новизна маркетинго-логістичного управління ефективністю приміського пасажирського комплексу в умовах розвитку ринкових відносин полягає у використанні існуючих органічних взаємних зв'язків і в інтеграції різноманітної діяльності комплексу в єдину систему. Це безліч напрямків діяльності, у якій передбачено поєднання маркетингу й логістики.

У дисертаційній роботі для оцінки економічної ефективності використання перевізних ресурсів приміського пасажирського комплексу Укрзалізниці на корпоративному рівні запропоновані нові фінансово-економічні показники, що дозволяють контролювати ефективність процесу приміських перевезень, характеризувати інтенсивність використання приміських пасажирських вагонів робочого парку, корегувати індекс зміни тарифів на ці перевезення, а також доходи і прибуток на один вагон інвентарного приміського пасажирського парку.



Рис. 3. Схема формування управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України

Доходи на один вагон (λ) робочого приміського пасажирського парку різних типів можна визначити шляхом розподілу суми доходів приміського пасажирського комплексу Укрзалізниці від пасажирських перевезень у вагонах різних типів (D) на кількість таких вагонів робочого парку (N_p):

$$\lambda = \frac{D}{N_p}.$$

Поряд з названими показниками пропонується визначити доходи й прибуток, враховуючи сумарну населеність вагонів конкретного приміського поїзда, за такою формулою:

$$P = \frac{\sum_{i=1}^n D_{is} + \sum_{i=1}^m D_{iy} - E}{\sum_{i=1}^n N_i},$$

де D_{is} - доходи від перевезень пасажирів в i -му типі вагона за встановленими тарифами;

D_{iy} - доходи від додаткових послуг;

E - експлуатаційні витрати на приміські перевезення;

N_i - робочий парк вагонів i -го типу.

Для пасажирського приміського комплексу Укрзалізниці й інших перевізників, крім показника використання вагонних парків, важливе значення має також оцінка тягових ресурсів комплексу й рівня його експлуатаційної роботи як у натуральному, так і у вартісному вираженні.

у роботі здійснено розрахунок комерційної ефективності господарської діяльності приміського пасажирського комплексу. У результаті проведених обчислень було встановлено, що для підвищення ефективності діяльності приміського пасажирського комплексу необхідно:

1. Оптимізувати пасажиропотік. Оптимізація кількості відправлених пасажирів за напрямками приміського сполучення була здійснена на основі результатів маркетингових досліджень, що проведені нами в Київському залізничному вузлі, і подана в табл. 1.

2. Розрахувати необхідну кількість приміських пасажирських поїздів за формулою:

$$N_{\text{заг}} = \frac{P_1 + P^1 + \beta \cdot P_2}{\alpha \cdot a_n} + \frac{P_2 - P_1 - P^1}{a_n} = \frac{P_2 \cdot (\beta + \alpha) - (\alpha - 1) \cdot (P_1 + P^1)}{\alpha \cdot a_n},$$

де P_r - пасажиропотік, що відправляється від головної станції;

P_1 - пасажиропотік, що слідує на проміжні зупиночні пункти 1-ї зони;

P^1 - пасажиропотік, призначений на l -шу зонну станцію;

β - частка пасажиропотоку, який відправляється від l -ї зони на наступні, від всього потоку, що відправляється від головної станції ($\beta=0,1$);

α - коефіцієнт, який враховує збільшення розрахункової місткості рухомого складу на l -й зоні ($\alpha=1,5$).

3. Ввести провідників вагонів, що дозволить забезпечити повний облік кількості перевезених пасажирів і дасть можливість збільшити виручку.

На наш погляд, ще одним із можливих кроків подолання збитковості перевезень у приміському сполученні є перегляд тарифів. На всіх залізницях України протягом 2006-2008 років залежно від приміської зони тарифи на приміські пасажирські перевезення підвищувалися 25 разів та 7 разів у 2009 році.

Безперечно, витрати на такі перевезення значні, вартість поїздки до недавнього часу була великою, тому й не виникало сумнівів щодо підняття тарифів. Але, як свідчать результати досліджень у теорії еластичності, для більшості товарів та послуг, що пропонуються на ринку, можна розрахувати коефіцієнти цінової еластичності та на майбутнє знати, чого очікувати від підвищення ціни: чи споживачі приймуть таке підвищення чи відмовляться від

цієї послуги. Якщо ж говорити про приміські залізничні перевезення, то, звісно, відмовитися від них в більшість пасажирів не зможе (особливо в міру віддалення від вузлового центру), враховуючи, що вартість поїздки на маршрутному таксі не буде дешевшою, та й в приміському сполученні їздить значна кількість людей з невисоким статком, що користуються пільгами. Однак і платити за проїзд пасажирів при постійному зростанні тарифів не поспішають, весь час знаходячи все нові та нові способи уникнути придбання квитка. Тому виникає питання про розрахунок обґрунтованої межі підвищення залізничних тарифів у приміському сполученні.

Таблиця 1

Оптимальна середньодобова кількість відправлених пасажирів за напрямками приміського сполучення на прикладі Київського залізничного вузла

| Напрямки | Облікова кількість пасажирів за напрямками (чол.) | |
|------------------|---|-----------------|
| | у будні | у вихідний день |
| Київ – Фастів | 41991 | 42167 |
| Київ – Ніжин | 26650 | 28000 |
| Київ – Тетерів | 46000 | 46371 |
| Київ – Яготин | 18143 | 16764 |
| Київ – Миронівна | 5150 | 6450 |
| Всього | 137934 | 139752 |

Результати розрахунків наведені в табл. 2.

Таблиця 2

Оптимальна розрахункова кількість приміських пасажирських поїздів на прикладі Київського залізничного вузла

| Напрямки | Необхідна кількість пар поїздів | | Фактична кількість пар поїздів | | Можливе вивільнення пар поїздів | |
|------------------|---------------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------|---------------------------------|-----------------|
| | у будні | у вихідний день | у будні | у вихідний день | у будні | у вихідний день |
| Київ – Фастів | 31 | 31 | 50 | 57 | 19 | 26 |
| Київ – Ніжин | 19 | 20 | 30 | 35 | 11 | 15 |
| Київ – Тетерів | 33 | 34 | 33 | 37 | 0 | 3 |
| Київ – Яготин | 13 | 12 | 20 | 21 | 7 | 9 |
| Київ – Миронівна | 4 | 5 | 7 | 9 | 3 | 4 |
| Всього | 100 | 102 | 140 | 159 | 40 | 57 |

Безперечно, витрати на такі перевезення значні, вартість поїздки до недавнього часу була великою, тому й не виникало сумнівів щодо підняття тарифів. Але, як свідчать результати досліджень у теорії еластичності, для більшості товарів та послуг, що пропонуються на ринку, можна розрахувати коефіцієнти цінової еластичності та на майбутнє знати, чого очікувати від підвищення ціни: чи споживачі приймуть таке підвищення чи відмовляться від цієї послуги. Якщо ж говорити про приміські залізничні перевезення, то, звісно, відмовитися від них в більшість пасажирів не зможе (особливо в міру віддалення від вузлового центру), враховуючи, що вартість поїздки на маршрутному таксі не буде дешевшою, та й в приміському сполученні їдять значна кількість людей з невисоким статком, що користуються пільгами. Однак і платити за проїзд пасажири при постійному зростанні тарифів не поспішають, весь час знаходячи все нові та нові способи уникнути придбання квитка. Тому виникає питання про розрахунок обґрунтованої межі підвищення залізничних тарифів у приміському сполученні.

У табл. 3 наведені дані по місяцях про середню вартість квитка, отриману виручку та кількість придбаних за гроші квитків у приміському сполученні у 2007 та 2008 роках.

На основі щомісячних даних станції Київ-Пасажирський у приміському сполученні за 2007-2008 рр. та частково 2009 рік була зроблена специфікація економічної моделі, яка описує зв'язок між незалежною змінною – середньою вартістю квитка (x) та залежною змінною – кількістю проданих квитків (y). Для специфікації економічної моделі було відображено залежності фактичних змінних графічно.

У дисертаційній роботі розрахований коефіцієнт еластичності попиту. Інформація щодо коефіцієнтів еластичності попиту є особливо важливою для виробників, тому що вона дає можливість судити про величину вигоди, яку вони можуть отримати від зміни ціни. Якщо попит високоеластичний, то це означає, що невелике зниження ціни призведе до зростання виручки, а її підвищення – до значного скорочення продаж. Коли ж попит нееластичний, то залежність буде прямою: підвищення ціни призведе до збільшення виручки, а зниження – до її скорочення.

Доцільно побудувати економічну модель по кожній приміській зоні – це дасть можливість побачити, як зміниться кількість проданих квитків до станцій, які входять до конкретної приміської зони. У свою чергу, це дозволить знайти ті приміські зони, пасажири яких менш чутливо реагують на зміну вартості проїзду. Однак провести такі розрахунки неможливо. Не існує комп'ютерного забезпечення, яке давало б можливість визначати кількість проданих квитків за окремими напрямками та приміськими зонами. На сьогодні облік проданих квитків ведеться тільки в цілому по залізничній станції.

Середня вартість квитка, кількість проданих квитків та виручка від продажу квитків ст. Київ-Пасажирський у 2007-2008 рр.

| Місяць | 2007 р. | | | 2008 р. | | |
|----------|---------------------------------|-----------------------|------------------------------|---------------------------------|-----------------------|------------------------------|
| | Кількість проданих квитків, шт. | Отримана виручка, грн | Середня вартість квитка, грн | Кількість проданих квитків, шт. | Отримана виручка, грн | Середня вартість квитка, грн |
| січень | 364439 | 947985 | 2,60 | 377729 | 1170616 | 3,09 |
| лютий | 327209 | 809984 | 2,47 | 396328 | 1217062 | 3,07 |
| березень | 420316 | 1052811 | 2,50 | 415866 | 1442873 | 3,46 |
| квітень | 452028 | 1182013 | 2,61 | 424136 | 1470211 | 3,46 |
| травень | 449808 | 1159992 | 2,57 | 444257 | 1526901 | 3,43 |
| червень | 398430 | 1425331 | 3,57 | 351633 | 1379625 | 3,92 |
| липень | 466965 | 1543456 | 3,30 | 461782 | 1703669 | 3,68 |
| серпень | 475685 | 1556670 | 3,27 | 428089 | 1616633 | 3,77 |
| вересень | 417429 | 1266219 | 3,03 | 397234 | 1422545 | 3,58 |
| жовтень | 411474 | 1289831 | 3,13 | 371734 | 1396166 | 3,75 |
| листопад | 406316 | 1236383 | 3,04 | 296388 | 1238980 | 4,18 |
| грудень | 399918 | 1236268 | 3,09 | 344897 | 1329604 | 3,85 |

За графічним зображенням фактичних значень можна допустити, що існує обернений лінійний зв'язок між середньою вартістю квитка та кількістю проданих квитків. Застосувавши метод найменших квадратів та програмні засоби Excel, були отримані параметри рівняння парної регресії для лінійної залежності.

$$Y = 960637,5 - 158270,6 * X,$$

де Y – кількість проданих квитків в осінньо-зимовий період;

X – середня вартість квитка в осінньо-зимовий період.

Знаючи рівняння, яке описує зв'язок між незалежною та залежною змінними, можна розрахувати коефіцієнт еластичності (відносний ефект впливу фактора X на результат Y).

$$E_p = \frac{\Delta Y / \Delta X}{\frac{y}{x}},$$

де чисельник дробу є значенням похідної функції, а знаменник – співвідношенням середніх величин.

$$|E_p| = 158270,6 \times \frac{4,2}{295637} = 2,249 /$$

Отже, проведене наукове дослідження доводить існування еластичного попиту на залізничні квитки в приміському сполученні в осінньо-зимовий період. Це, у свою чергу, підтверджує гіпотезу, що пасажирів чутливо відреагують на майбутнє підвищення тарифів. Їх подальше підвищення

приведе до відмови від поїздок залізничним транспортом, або пасажирі будуть шукати шляхи, щоб не придбати квиток.

Однак для повноти розуміння економічної ситуації було визначено коефіцієнт цінової еластичності попиту на залізничні приміські перевезення у весняно-літній період. Для цього в дисертації наведені фактичні дані про середню вартість квитка та кількість проданих квитків на ст. Київ-Пасажирський у весняно-літні місяці 2007 та 2008 рр.

Встановлено, що зі зростанням вартості квитка кількість проданих квитків зменшується, і навпаки. Чітко функціональну залежність виявити складно. Очевидним є факт в обох роках, що з квітня до червня спостерігається одна тенденція, а з червня по вересень інша. Тому в науковому дослідженні було запропоновано окремо побудувати економічну модель для кожного (другого та третього) кварталу.

Економетричні розрахунки, проведені за фактичними даними 2007 року, дали можливість описати залежність між середньою вартістю квитка та кількістю проданих квитків у осінньо-зимовий період таким рівнянням:

у II кварталі:

$$Y = 541405,28 - 39453,82 \times X,$$

$$R^2 = 0,598.$$

Цінова еластичність попиту на квитки в приміському сполученні у II кварталі 2007 року згідно з формулою, поданою вище, $E_p = 0,258$, що свідчить про нееластичність попиту в періоді, що аналізується;

у III кварталі:

$$Y = 763852,365 - 88882,056 \times X,$$

$$R^2 = 0,98,$$

$$E_p = 0,671.$$

Попит на квитки у приміському сполученні у III кварталі 2007 року був нееластичним.

Однак проведені специфікації моделей взаємозв'язку між середньою вартістю квитка та кількістю проданих квитків, а також розрахунки коефіцієнтів цінової еластичності за II та III квартали 2008 року дали можливість встановити:

- у II кварталі 2008 року:

$$Y = 1011797,4 - 484745,41 \times X,$$

$$R^2 = 0,94,$$

$$E_p = 1,473,$$

- у III кварталі 2008 року:

$$Y = 2254251,404 - 484745,41 \times X,$$

$$R^2 = 0,99,$$

$$E_p = 4,447.$$

Вважалося, що попит на транспортні послуги є нееластичним. Однак проведене наукове дослідження спростовує таке твердження, принаймні відносно приміських залізничних перевезень. Значне підвищення приміських тарифів у 2008 та 2009 роках перемістило попит на даний вид перевезень з нееластичного інтервалу до еластичного. Тому подальші підвищення приміських тарифів будуть призводити тільки до зменшення кількості реалізованих квитків.

Система транспортного обслуговування приміських пасажирських перевезень функціонує в умовах невизначеності, рівень якої не є постійним. Невизначеність залежить від кількості факторів, що визначають роботу пасажирського транспорту, і складності зв'язків між цими факторами. Більшість факторів є нестабільними і їхній вплив змінюється по-різному. Їх динамізм і складність роблять головний внесок у невизначеність умов функціонування системи транспортного обслуговування.

ВИСНОВКИ

Дисертаційна робота спрямована на розв'язання важливого економічного завдання – управління ефективністю приміського пасажирського комплексу.

У ринкових умовах пасажирський приміський комплекс залізничного транспорту має дуже важливе соціально-економічне значення в забезпеченості транспортних потреб усіх галузей та населення. Відносно високий рівень обслуговування споживачів, гарантування безпеки перевезень і зменшення екологічного навантаження на навколишнє середовище ставлять цей вид перевезень на перше місце серед інших видів транспорту.

Проведене наукове дослідження дозволило зробити ряд висновків теоретичного та практичного характеру, суть яких зводиться до такого:

1. Ґрунтовний аналіз наукових праць з теорії ефективності діяльності підприємств дає можливість сформулювати основні положення, що визначають їх суть. У ході вивчення наукових джерел виявлено неоднозначність у тлумаченні суті категорії «ефективність».

У роботі запропонована власна класифікація ефективності за різними ознаками.

2. Дослідженням встановлено та обґрунтовано сучасний стан вітчизняного приміського пасажирського комплексу. Аналіз показує, що з 2003 року спостерігається скорочення пасажирообігу в приміському сполученні. Пасажирські перевезення на залізничному транспорті України є вкрай збитковими. Збитки від пасажирських приміських перевезень за 2006 рік склали 1 223,7 млн грн. За 2006 рік процент покриття витрат доходами в приміському сполученні становив 14,47 % проти 18,45 % за 2005 р. Загалом за останні п'ять років збитки від приміських пасажирських перевезень зросли з 698,5 млн грн у 2003 році до 1,3 млрд грн у 2007 році.

3. Досліджено основні причини збитковості приміських перевезень:

- існування великої кількості пасажирів, що користуються послугами приміського залізничного комплексу безоплатно або сплачуючи за свій проїзд не в повному обсязі;

- недостатній контроль з боку залізниць за придбанням квитків пасажирами, що користуються послугами приміського комплексу на загальних умовах, та додержанням пасажирами умов пільгового проїзду;

- недосконалий технологічний процес приміських перевезень пасажирів.

4. Одним з найбільш ймовірних і ефективних засобів вирішення проблем приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту є побудова дерева цілей та виявлення потенційних резервів скорочення збитковості даного виду перевезень. У дисертаційному дослідженні було сформовано нове управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України, що дозволяє пов'язати воєдино вирішення економічних, функціональних, технологічних і соціальних завдань та підвищити стандарти якості обслуговування пасажирів і результати від приміських перевезень.

5. Досліджено сукупність фінансово-економічних показників, за допомогою яких здійснюється оцінка ефективності приміських пасажирських перевезень. Змінилися критерії визначення ефективності перевізного процесу. Це стосується і приміського комплексу залізничного транспорту, де у зв'язку з реформуванням галузі для перевезення пасажирів можуть використовуватися як власні, так і орендовані вагони. Розвиватимуться ринкові відносини і між суб'єктами транспортного ринку. Необхідні нові підходи щодо оцінки роботи вагонів пасажирського парку. Але поки що для названої оцінки використовують у натуральному вимірі тільки експлуатаційні критерії. Дані критерії досить важливі, однак продуктивність, середньодобовий пробіг і оборот рухомого складу з розкладанням за елементами, у діючій системі статистичної звітності за видами сполучення і типами вагонів не передбачені. Це знижує результативність аналізу порівняльної ефективності використання вагонного пасажирського парку залізниць України, у тому числі електро- і дизель-поїздів. У зв'язку з цим цілком актуально існуючі експлуатаційні показники доповнити й фінансово-економічними, які б показували ефективність використання вагонів різних власників.

6. Розрахована та оптимізована у дисертаційній роботі необхідна кількість приміських поїздів на ділянках. Для забезпечення освоєння пасажиропотоків важливо правильно встановлювати оптимальну кількість приміських поїздів. Розміри руху приміських поїздів залежать від потужності пасажиропотоку та їх населеності.

7. Результатом дисертаційної роботи є те, що сформовано з використанням методу системного аналізу, шляхом побудови дерева цілей, теоретично обґрунтовано й розроблено основні економіко-правові елементи й теоретико-методичні маркетинго-логістичні принципи управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України в умовах розвитку ринкових відносин і соціально-економічної кризи, що базуються на положеннях маркетингу та логістики.

Впровадження маркетинго-логістичного, економіко-правового управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України дозволить значно підвищити ефективність приміських перевезень та

встановити взаємодію між ринковими засадами та соціальною значущістю таких перевезень.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях

1. Шерепа К. М. Номенклатура витрат та перелік нормативних актів по компенсації збитків приміських перевезень /К. М. Шерепа // Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. –К.: НАУ, 2006. – № 12. – С. 256-257.
2. Шерепа Е. Н. Способы повышения эффективности пассажирских перевозок с учетом опыта железных дорог развитых стран /Е. Н. Шерепа// Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. – К.: НАУ, 2008. – № 17. – С.12-18.
3. Шерепа Е. Н. Развитие маркетинга на железнодорожном транспорте /Е. Н. Шерепа// Залізничний транспорт України. 2008. – № 4 – С. 41-45.
4. Шерепа К. М. Загальна характеристика приміських перевезень в державі і місце в них залізничного транспорту / К. М. Шерепа//Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. – К.: НАУ, 2009. – № 21. – С. 230-236.
5. Шерепа К. М. Загальна характеристика пасажирських перевезень в державі і місце в них залізничного транспорту /К. М. Шерепа//Зб. наук. пр. Нац. авіаційного ун-ту. – К.: НАУ, 2009. – № 22. – С. 210-215.

Тези доповідей

1. Шерепа К. М. Розвиток конкуренції і фінансування пасажирського комплексу залізниць для його реформування // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 7-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДПТ, 2008. – С. 102.
2. Шерепа К.М. Спрямованість на удосконалення економічного механізму управління приміськими перевезеннями /К. М. Шерепа// Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей 8-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДПТ, 2009. – С. 77-78.

АНОТАЦІЯ

Шерепа К. М. “Формування управління ефективністю приміського комплексу залізничного транспорту”. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 - економіка та управління підприємствами (залізничний транспорт). – Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Дніпропетровськ, 2009.

За результатами досліджень теоретично обґрунтовано та розроблено основні економіко-правові елементи управління ефективністю приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту України, що базуються на положеннях маркетингу та логістики; запропоновані нові фінансово-економічні показники, що дозволяють контролювати ефективність процесу приміських перевезень, характеризувати інтенсивність використання приміських пасажирських вагонів робочого парку, корегувати індекс зміни тарифів на ці

перевезення, а також доходи і прибуток на один вагон інвентарного приміського пасажирського парку.

Удосконалена класифікація ефективності за окремими ознаками як результат ґрунтового аналізу наукових праць з теорії ефективності діяльності підприємств й дістав подальшого розвитку механізм взаємодії приміського пасажирського комплексу залізничного транспорту з іншими суб'єктами цієї діяльності.

Запропоновано методичний підхід до визначення оптимальної кількості поїздів приміського сполучення. Для забезпечення освоєння пасажиропотоків важливо правильно встановлювати оптимальну кількість приміських поїздів. Розміри руху приміських поїздів залежать від потужності пасажиропотоку і їх населеності.

Ключові слова: економіка, ефективність, приміський пасажирський комплекс, комерційна ефективність, управління ефективністю, механізм, фінансовий результат, транспортний ринок.

АННОТАЦІЯ

Шерепа К. М. “Формирование управления эффективностью пригородного комплекса железнодорожного транспорта”. - Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 - экономика и управления предприятиями (железнодорожный транспорт). - Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, Днепропетровск, 2009.

В диссертационной работе решена важная экономическая проблема относительно формирования управления эффективностью пригородного пассажирского комплекса.

В рыночных условиях пассажирский пригородный комплекс железнодорожного транспорта имеет очень важное социально-экономическое значение в обеспечении транспортных нужд населения. Относительно высокий уровень обслуживания потребителей, обеспечение безопасности перевозок и уменьшение экологической нагрузки на окружающую среду ставят этот вид перевозок на первое место среди других видов транспорта.

Проведенное научное исследование позволило сделать ряд выводов теоретического и практического характера. На основании анализа научных работ по теории эффективности деятельности предприятий сформулированы основные положения, которые определяют ее суть. Исследованием определено и обосновано современное состояние отечественного пригородного пассажирского комплекса. Анализ показывает, что с 2003 года имеет место сокращение пассажирооборота в пригородном сообщении. Это результат несовершенства управления и медленных темпов развития материально-технической базы, что еще раз подтверждает необходимость поддержки комплекса пригородных пассажирских перевозок, привлечения в эту сферу дополнительных финансовых ресурсов. Комплексу нужна также помощь

научных работников. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте Украины крайне убыточны. Убытки от пассажирских пригородных перевозок за 2006 год составили 1 223,7 млн грн. За 2006 год процент покрытия затрат доходами в пригородном сообщении составил 14,47 % против 18,45 % за 2005 г., а за последние пять лет убытки возросли с 698,5 млн грн в 2003 году до 1,3 млрд грн в 2007 году.

Установлены основные причины убыточности пригородных перевозок:

- наличие большого количества пассажиров, которые пользуются услугами пригородного железнодорожного комплекса бесплатно или платя за свой проезд не в полном объеме и т.п.;

- недостаточно функционирующая система контроля со стороны железных дорог за приобретением билетов пассажирами, которые получают услуги пригородного комплекса на общих условиях, и соблюдением пассажирами условий льготного проезда;

- осуществление пригородных перевозок, согласно действующим положениям, на значительные расстояния (на несколько сот километров);

- компенсация льготных перевозок не в полном объеме.

Изучена совокупность финансово-экономических показателей, с помощью которых осуществляется оценка эффективности пригородных пассажирских перевозок, и с учетом развития рыночных отношений между субъектами транспортного рынка предложены новые критерии оценки эффективности использования вагонного пассажирского парка железных дорог Украины, как собственных, так и арендованных.

Результатом диссертационной работы стала разработка совокупности теоретико-методологических основ и теоретико-методических принципов, научной базы относительно формирования нового маркетинго-логистического, экономико-правового управления эффективностью пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта Украины в условиях развития рыночных отношений и социально-экономического кризиса. Достижение цели осуществлено на основе положений маркетинга и логистики, с помощью системного анализа, путем построения дерева целей. Внедрение маркетинго-логистического, экономико-правового управления эффективностью пригородного пассажирского комплекса железнодорожного транспорта Украины позволит значительно повысить эффективность пригородных перевозок и установить взаимодействие между рыночными основами и социальной значимостью таких перевозок.

Ключевые слова: экономика, эффективность, пригородный пассажирский комплекс, коммерческая эффективность, управление эффективностью, финансовый результат, транспортный рынок.

ANNOTATION

Sherepa K.N. Forming of management efficiency of suburban complex of railway transport. - Manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of Candidate of Economic Sciences on a specialty 08.00.04 – economy and management on the enterprises (railway transportation). – the Dnipropetrovsk national university of the railway transportation named after V. Lazarian, Dnepropetrovsk, 2009.

Work is devoted to the formation of management effectiveness suburban passenger complex, which is based on the use of marketing and logistics. By the analysis of the systems and by a construction « tree of aims» were exposed potential backlogs of reduction of unprofitableness of suburban transportations of railway transport and basic measures are developed on the rise of efficiency of suburban transportations.

As a result of the conducted scientific research the necessary amount of pair of trains was optimized, and also the methods of fight are offered against without ticket passage. The coefficient of elasticity of demand which enables to judge benefits about a size was also applied, which a suburban complex can get from the change of price on carrying passengers. As a result of the conducted scientific research the necessary amount of pair of trains was optimized, and also the methods of fight are offered against without ticket passage. The coefficient of elasticity of demand which enables to judge benefits about a size was also applied, which a suburban complex can get from the change of price on carrying passengers.

Key words: economy, efficiency, suburban passenger complex, commercial efficiency, management, financial result, transport market, efficiency.

Шерепа Катерина Миколаївна

**Формування управління ефективністю приміського комплексу
залізничного транспорту**

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку “02 ” листопада 2009 р.
Формат 60x84 1/16. Папір для множних апаратів.
Обл.-вид. арк. 2,0. Ум. друк. арк. 1,9. Тираж 100 прим.
Замовлення № 1707. Безкоштовно.

Видавництво Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
ДК № 1315 від 31.03.2003 р.

Адреса університету та дільниці оперативної поліграфії:
49010, Дніпропетровськ, вул. акад. В.А. Лазаряна, 2.

Надруковано згідно оригіналу автора.