

або збитковості окремого пасажирського поїзда необхідно цей процес автоматизувати.

Правильно визначати доходи від пасажирських перевезень окремим поїздом залежно від продажу на нього квитків та перевезення багажу за існуючим програмним забезпеченням.

Розрахунок реальних витрат на окремий пасажирський поїзд та економічна ефективність перевезень пасажирів в ньому являє собою дуже складну задачу, якщо її вирішувати вручну. Тому в подальшому слід розробити алгоритм та програму розрахунку для того, щоб вирішувати цю задачу на ПЕОМ з урахуванням вже існуючої програми для розрахунку доходів.

Точне визначення витрат за окремими складовими та узагальнюючими показниками на конкретний пасажирський поїзд дальнього сполучення в подальшому дозволить визначати ефективність курсування будь-якого поїзда та приймати оптимальні управлінські рішення

стосовно його виключення з існуючого розкладу руху.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Про залізничний транспорт [Текст] : закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР із змінами та доповненнями, внесеними Законами України № 2753-VI від 2 грудня 2010 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 18. – ст. 128.
2. Галузева статистична звітність за формою № 10-зал [Текст] : Затв.: Наказ Укрзалізниці від 26.11.2008 № 519-Ц.
3. Номенклатури витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Текст] : Затв.: Наказ Укрзалізниці від 21.08.2007 № 417-Ц із змінами та доповненнями.

Надійшла до редколегії 03.11.2011.

Прийнята до друку 15.11.2011.

Х. В. ДРЕБОТ, Ю. С. БАРАШ

### НАУЧНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ КУРСИРОВАНИЯ ОТДЕЛЬНОГО ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА

Определение экономической эффективности курсирования отдельного пассажирского поезда зависит от правильного расчета суммы расходов на перевозку пассажиров конкретным поездом. В работе подан материал относительно определения расходов на движение отдельного пассажирского поезда которые включают пассажирскую, локомотивную, мотор-вагонную и инфраструктурную составляющие. Это позволяет правильно установить прибыльность или убыточность поезда и тем самым повысить рентабельность перевозок пассажиров в дальнем соединении.

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, объемы перевозок, доходы, расходы, рентабельность, эффективность отдельного поезда

Kh. V. DREBOT, Yu. S. BARASH

### SCIENTIFIC PRINCIPLES OF DETERMINATION OF EFFICIENCY OF RUNNING A SEPARATE PASSENGER TRAIN

Determination of economic efficiency of the management of separate passenger train depends on the correct calculation of sum of charges on carrying passengers by a concrete train. Material is given in relation to determination of charges on running a separate passenger train including the passenger, locomotive, motor-car and infrastructural components. It allows correctly setting profitability or unprofitableness of train and the same to promote profitability of passenger trains in distant traffic.

*Keywords:* railway transport, passenger transportation, transportation volumes, profits, charges, profitability, efficiency of separate train

## ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ НЕЕЛАСТИЧНОГО ПОПИТУ

В статті подано дослідження організаційно-економічного механізму розвитку підприємств промислового залізничного транспорту в умовах нееластичного попиту.

*Ключові слова:* організаційно-економічний механізм розвитку, підприємство промислового залізничного транспорту, нееластичний попит

Залізничний транспорт України є важливою складовою транспортно-дорожнього комплексу та відіграє провідну роль у життєдіяльності багатогалузевої економіки, забезпечуючи значні обсяги перевезень вантажів і пасажирів.

Система залізничного транспорту складається з магістрального та промислового. Обидві частини залізничного транспорту, виконуючі по спільній технології єдине завдання із задоволення потреб суспільного виробництва в перевезеннях. Залізничний транспорт загального користування та залізничний транспорт незагального користування займають свої ніші на ринку транспортних послуг, та по суті є єдиним механізмом, що забезпечує потребу вантажовласників в перевезеннях стальними магістралями.

Основною діяльністю підприємств промислового залізничного транспорту є надання послуг з перевезення вантажів та виконання початково-кінцевих операцій (навантажувально-розвантажувальні роботи).

Відповідно до своєї специфіки, підприємства промислового залізничного транспорту обслуговують промислові райони різних регіонів.

Будь-яке підприємство, що виробляє ту чи іншу продукцію зіштовхується з проблемою попиту на дану продукцію.

В сучасній економічній теорії термін «попит» визначено як залежність між ціною і кількістю товару, які покупці можуть і бажають придбати за суворо визначену ціну у визначений проміжок часу. Величина попиту буде визначатися рівнем ціни на дану продукцію (послугу).

Разом з тим, потрібно зазначити, що враховуючи етапи процесу перевезень вантажів, при умові, що початково-кінцеві операції здійснюються на підприємствах промислового залізничного транспорту, послуги надані цими підприємствами не є самостійною продукцією.

Процес перевезень залізничним транспортом загального та незагального користування умовно можна представити наступним чином:



Рис. 1. Схема процесу перевезень вантажів залізничним транспортом загального та незагального користування

Тобто, очевидним є, що перевезення вантажів та інші послуги, що пов'язані з процесом перевезень, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту, виконують, так би мовити, «підготовчі» операції до перевезення магістральним залізничним транспортом, а отже не є самостійним продуктом, так як діяльність підприємств промислового залізничного транспорту потребує обов'язкової присутності примикання до залізничних колій загального користування та відповідно підприємств виробничої сфери (клієнтів).

Отже, підприємства промислового залізничного транспорту є своєрідною ланкою у логістичному ланцюгу, що забезпечує взаємодію вантажовласників із залізничним транспортом. Разом з тим, існують певні обмеження в діяльності підприємств промислового залізничного транспорту, як зі сторони промислових підприємств (територіальне розміщення в певному регіоні країни (депресивному чи прогресивному), що в свою чергу впливає на кількість підприємств, що можуть представляти вантажі до перевезення; претензійна робота щодо встановлення тарифів та нарахування плати за послуги, що надаються ППЗТ; недостатність вихідної інформації, про обсяги робіт, що плануються) так і зі сторони залізниць (технічні відмінності (відсутня єдина технічна політика), що ускладнює процес перевезень; невелика швидкість доставки вантажів; проблемне надання вантажовласникам вантажних вагонів; недостатність інформації про підхід вантажів, прогнозного часу їх прибуття, що призводить до накопичування та простою вагонів).

Перед підприємствами промислового залізничного транспорту постає наступне питання: як за умов, що послуги, які ними надаються, не є самостійною продукцією а також, що існують досить суттєві обмеження в їх основній діяльності як зі сторони промислових підприємств так і зі сторони залізниць, стимулювати (збільшити) попит на їх продукцію (послуги). Тобто, іншими словами, як змінити величину попиту. Відповідно до визначень економічної теорії, міра чутливості однієї змінної (в нашому випадку попиту) до зміни іншої (ціни), що показує на скільки відсотків зміниться перший показник при зміні другого на 1 % називається еластичністю.

Тобто, потрібно визначити, чи є попит на послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту еластичним.

Для цього розглянемо фактори, що впливають на еластичність попиту.

Фактор «наявність заміників». Підприємства промислового залізничного транспорту хоча і не підпадають під дію Закону України «Про природні монополії», все ж носять ознаки монопольної організації, так як дуже часто тільки за їх участю можливо здійснити початково-кінцеві вантажні операції, а також здійснити перевезення до колій (складів) вантажовласника та/або, навпаки, здійснити подачу вагонів до станції примикання залізничного транспорту загального користування. Отже, по фактору «наявність заміників» попит на послуги підприємств промислового залізничного транспорту нееластичний.

По фактору «ступінь необхідності даного товару (послуги) для споживачів» потрібно зазначити, що підприємства промислового залізничного транспорту співпрацюють з 6 залізницями та мають примикання по 64 станціям, надають послуги більш ніж 2000 підприємствам, організаціям та установам різних форм власності, що розміщені по всій території України. Незважаючи на поступове підвищення тарифів на послуги, що надаються цими підприємствами, обсяги послуг залишаються сталими у певних межах за умови стабільної економічної діяльності регіону, в якому розміщені філії ПрАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» та загальної ситуації в економіці країни.

Таким чином, за умовами фактору «ступінь необхідності даного товару (послуги) для споживачів» робимо висновок, попит нееластичний.

Для фактору «фактору часу» висунуто умови щодо довгостроковості або короткостроковості періоду надання послуг. Хоча підприємства промислового залізничного транспорту здійснюють свою діяльність протягом тривалого періоду часу (з початку 60-х років минулого століття), потрібно зазначити, що альтернативні варіанти знайти досить складно.

Враховуючи вищевикладене, та зважаючи на умови діяльності підприємства як в частині суттєвих обмежень зі сторони промислових підприємств так і зі сторони залізниць, а також результати аналізу факторів, що впливають на еластичність попиту, можна зробити висновок, що попит на послуги підприємств промислового залізничного транспорту нееластичний.

Тому, постає нова задача – потрібно знайти шляхи економічного розвитку підприємств промислового залізничного транспорту за умови нееластичного попиту.

На даний час ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» працює рентабельно і в основному забезпечує потреби споживачів у перевезеннях. Однак стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим вимогам суспільства та стандартам якості надання транспортних послуг.

Для вирішення даних та ряду інших проблем необхідно реалізувати низку кардинальних заходів, пов'язаних з модернізацією та оновленням основних фондів, впровадженням ресурсозберігаючих і інформаційних технологій, удосконаленням системи ремонту та утримання рухомого складу, колій, засобів енергозбереження, застосуванням гнучкої тарифної політики тощо.

Ці проблеми стримують подальший розвиток підприємства.

Сучасна теорія трактує наступне визначення «розвитку». Розвиток – необоротна, спрямована, закономірна зміна матеріальних та ідеальних об'єктів. Тільки одночасна наявність всіх трьох зазначених властивостей виділяє процеси розвитку серед інших змін: оборотність змін характеризує процеси функціонування (циклічне відтворення постійної системи функцій); відсутність закономірності характерно для випадкових процесів катастрофічного типу; при відсутності спрямованості зміни не можуть накопичуватися, і тому процес втрачає характерної для розвитку єдиної, внутрішньо взаємозалежної лінії.

У результаті розвитку виникає новий якісний стан об'єкта, що виступає як зміна його складу або структури (тобто виникнення, трансформація або зникнення його елементів або зв'язків.

### **Висновок**

Враховуючи вищевикладене, за умови нееластичного попиту, тобто коли ні зниження тарифів, ні покращення якості даних послуг не матиме суттєвого впливу на збільшення попиту, бачиться два шляхи подальшого економічного розвитку підприємств промислового залізничного транспорту:

- по-перше – зменшення витрат;
- по-друге – збільшення доходів за рахунок надання додаткових послуг.

Здійснити зменшення витрат можливо тільки за деякими статтями витрат, при цьому заходи щодо їх зменшення можуть бути як організаційними так і носити інноваційний характер.

Щодо можливості збільшення доходів за рахунок надання додаткових послуг. Спираючись на досвід та діяльність закордонних організацій подібних до вітчизняних підприємств промислового залізничного транспорту потрібно відмітити досить широку сферу надання послуг. Звісно, що умови та специфіка діяльності українських підприємств промислового залізничного транспорту та закордонних аналогічних (за сферою основного виду діяльності) підприємств досить різняться, перш за все через організаційно-правову форму та/або належності або неналежності визначеному законодавством до транспорту загального користування. Проте, варто зазначити, що територіальне розміщення підприємств промислового залізничного транспорту України, їх специфіка та умови господарювання роблять можливим здійснення додаткових послуг для сторонніх підприємств та організацій.

### **БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК**

1. Закон України «Про природні монополії» [Текст].
2. Закон України «Про залізничний транспорт» [Текст].
3. Збірник тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги [Текст]. – К.: Мінтрансз'язку, 2009. – 198 с.
4. Методичні рекомендації щодо формування тарифів на перевезення вантажів та інші послуги, що надаються ВАТ «Київ – Дніпровське МППЗТ» [Текст]. – К.: Мінтрансз'язку, 2007.
5. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Еластичность\\_\(экономика\)](http://ru.wikipedia.org/wiki/Еластичность_(экономика))
6. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wikipedia.org/wiki/Розвиток>
7. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/wiki/Спрос>

Надійшла до редколегії 01.11.2011.

Прийнята до друку 09.11.2011.

Г. В. ЖУКОВА

## **ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ НЕЭЛАСТИЧНОГО СПРОСА**

В статье представлены исследования организационно-экономического механизма развития предприятий промышленного железнодорожного транспорта в условиях неэластичного спроса.

*Ключевые слова:* организационно-экономический механизм развития, предприятие промышленного железнодорожного транспорта, неэластичный спрос

G. V. ZHUKOVA

## **ORGANIZATIONAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT MECHANISM FOR INDUSTRIAL RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN CONDITIONS OF INELASTIC DEMAND**

The paper presents the study of organizational-and-economic mechanism of industrial railway transport enterprises in the conditions of inelastic demand.

*Keywords:* organizational and economic mechanism of development, enterprise of industrial railway transport, inelastic demand