

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**Разумова Катерина Миколаївна**

**УДК 656.072.41**

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТРАНСПОРТІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Харків – 2015

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українському державному університеті залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України

**Науковий консультант:** доктор економічних наук, професор  
**Дикань Володимир Леонідович,**  
Український державний університет залізничного транспорту,  
завідувач кафедри економіки та управління  
виробничим і комерційним бізнесом.

**Офіційні опоненти:** доктор економічних наук, професор  
**Бараш Юрій Савелійович,**  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту ім. академіка В.Лазаряна,  
завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності;

доктор економічних наук, професор  
**Жихарєва Влада Вікторівна,**  
Одеський національний морський університет,  
завідувач кафедри економіки підприємств і підприємництва  
на морському транспорті;

доктор економічних наук, професор  
**Шинкаренко Володимир Григорович,**  
Харківський національний автомобільно-дорожній  
університет, заступник завідувача  
кафедри менеджменту.

Захист відбудеться “\_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2015 р. о \_\_\_\_\_ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. \_\_\_\_\_ .

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Українського державного університету залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий “\_\_\_\_\_” \_\_\_\_\_ 2015 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І.В. Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Залізничний транспорт завжди був основним і продовжує залишатися провідним у розв'язанні економічних завдань країни, в забезпеченні потреб населення та суб'єктів господарювання в пасажирських перевезеннях. Пасажирські перевезення залізничного транспорту в умовах удосконалення ринкових відносин в Україні й різного роду реформ стабілізують національну економіку і в основному забезпечують задоволення населення в переміщеннях, а завдяки пільговим та низьким тарифам на перевезення підвищують рівень їх соціального захисту.

Однак, після одержання Україною незалежності найбільш дешеві, безпечні й екологічно сприятливі пасажирські залізничні перевезення через необґрунтованість ряду реформ та відсутність підтримки залізничної галузі державою, несвоєчасне оновлення рухомого складу і модернізації інфраструктури, зростання конкурентної боротьби за пасажирів, поступово втрачають свої позиції на ринку транспортних послуг. Крім того, значно впливає на доходи від пасажирських перевезень зниження життєвого рівня населення, зменшення його рухомості, зростання міграції, росту смертності та зниження народжуваності, а головне – недосконалість організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень, відсутність у залізниць прав на регулювання рівня тарифів на пасажирські перевезення залежно від динаміки попиту.

Значення пасажирських залізничних перевезень підвищилося за роки незалежності держави. Україна визнана країною з «ринковою економікою». Між видами транспорту виникла конкурентна боротьба за пасажирів, яка рік у рік посилюється. У цій боротьбі діючий організаційно-економічний механізм управління пасажирськими перевезеннями не здатний оперативно реагувати на динаміку кон'юнктури ринку транспортних послуг, не в повній мірі орієнтований на задоволення потреб споживачів, на зміни їхніх вимог і запитів. Його застосування не забезпечує одержання прибутку при здійсненні перевезень, не дозволяє враховувати вигоди інших учасників ринку транспортних послуг тощо. Як наслідок, залізничний транспорт у даній сфері діяльності стикається з цілим рядом економічних проблем. Найбільш значна з них: щорічне зростання збитковості перевезень (її рівень у дальньому сполученні – до 40-52% і приміському – до 89-90%), зниження ефективності функціонування пасажирських перевезень і втрата в деяких сегментах своїх позицій, поступаючись автомобільному транспорту.

Зростання кризових явищ в Україні у зв'язку з політичними й соціально-економічними перетвореннями, зниженням життєвого рівня та рухливості населення призводить до ще більшого погіршення становища залізниць – різкого зменшення об'ємних та якісних показників й підвищення збитковості пасажирських перевезень. Через це залізниці вже не можуть за рахунок власних фінансових коштів самотійно компенсувати збитки від пасажирських перевезень і розвиватися: своєчасно оновлювати і поповнювати рухомий склад

та модернізувати інфраструктуру. Жодної допомоги з державного й місцевих бюджетів у відновленні рухомого складу і модернізації інфраструктури залізниці не одержують. Натомість, компенсацію за перевезення пільгових категорій пасажирів, яка повинна надаватися залізницям згідно із Законом України «Про залізничний транспорт», залізниці щорічно отримують лише на 30 – 60%. Крім вищезазначеного, з метою адаптації українського законодавства до законодавства ЄС передбачена поступова ліквідація перехресного субсидування збитків від пасажирських перевезень прибутком від вантажних.

Тому роль організаційно-економічного механізму управління пасажирськими перевезеннями з метою підвищення ефективності їх функціонування та ліквідації збитковості в даний час особливо важлива. Виникає необхідність проаналізувати даний механізм і вдосконалити його з метою вирішення проблеми підвищення економічних результатів у сфері пасажирських перевезень. Це одне з основних завдань, що стоїть сьогодні перед залізничним транспортом і потребує негайного вирішення. Здійснення такого завдання потребує використання системного підходу й комплексу заходів на основі бази даних, що повинна одержуватися при маркетингових дослідженнях шляхом використання методу системного аналізу. Його вирішенню сприяють застосування персональних комп'ютерів, сучасних технічних засобів, розвиток маркетингу і логістики.

Різними аспектами економічних проблем пасажирських перевезень займалися такі українські та російські вчені-економісти: А.П. Абрамов, І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, В.І. Белов, В.Л. Белозьоров, В.Г. Галабурда, О.М. Гудков, В.П. Гудкова, В.М. Гурнак, М.В. Гненний, О.М. Гненний, В.Л. Дикань, О.Г. Дейнека, Г.Д. Ейтутіс, В.В. Жихарева, О.М. Котлубай, Ю.Ф. Кулаєв, В.І. Копитко, О.М. Криворучко, О.Ф. Мірошніченко, В.І. Пасічник, С.С. Пастухов, Ю.Є. Пащенко, Є.М. Сич, В.В. Степов, М.М. Чеховська, В.Г. Шинкаренко та ін.

Результати досліджень перелічених й інших учених вплинули на управління економічними результатами від пасажирських перевезень. Однак, багато теоретичних і практичних питань стосовно розбудови організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності пасажирських залізничних перевезень на основі використання системного підходу й системного аналізу у повній мірі не вирішувалися як у науковому, так і у практичному плані, тому потребують подальшого розвитку та вдосконалення.

Усе це в сукупності й зумовило вибір теми, визначення мети й завдань дисертації.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тема і напрям дослідження вибрані дисертантом самостійно. Проте в ній були враховані положення таких документів: Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» № 4442-VI від 23.02.2012 року; Концепція державної програми реформування залізничного транспорту (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року №651); Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки (наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 жовтня 2008 р., № 1259);

Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, затверджений рішенням Колегії Мінтрансу від 23.10.2001 р. (наказ МТУ від 05.11.2001 р. №764); Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року (Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р) та ін.

Дисертаційна робота виконана відповідно до тематичних планів таких наукових досліджень: «Дослідження обсягів перевезень на напрямках упровадження швидкісного руху, надання пропозицій щодо принципів розмежування вантажного і пасажирського рухів, спеціалізації основних напрямків», номер державної реєстрації (0308U007554) – особисто автору належить визначення завантаженості ділянок з можливими напрямками введення швидкісного пасажирського руху; «Визначення перспектив розвитку, аналіз існуючого стану господарства перевезень та розробка заходів з розвитку господарства перевезень на період до 2020 року» номер державної реєстрації (0309U003046) – автором розроблено заходи розвитку даного виду господарства на перспективу; «Аналіз технічного та технологічного стану пасажирського господарства» номер державної реєстрації (0308U007114), де автором проведений техніко-економічний аналіз пасажирських перевезень у динаміці та визначено їх основні причини збитковості; «Розробка методики економічно обґрунтованих тарифів» номер державної реєстрації (0114U000605) – особисто автору належить розподіл витрат за економічними елементами за видами сполучення.

**Мета дослідження** – шляхом використання системного підходу і його методології системного аналізу розробити теоретико-методичні положення та практичні рекомендації щодо розвитку й удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень дальнього сполучення в умовах розвитку ринкових відносин, кризових явищ у державі, політичного та соціально-економічного перетворення, реформування транспортної галузі.

Досягнення мети дослідження зумовило необхідність постановки і вирішення таких завдань:

- проаналізувати еволюцію наукових знань щодо менеджменту та внесок вітчизняних і зарубіжних учених у теоретичні і практичні розробки стосовно організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень й удосконалити даний механізм;

- теоретично обґрунтувати доцільність імплементації системного підходу та системного аналізу в менеджменті організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень;

- проаналізувати динаміку пасажирських перевезень залізниць і автотранспорту (на прикладі ДП «Київпассервіс»), їх місце в суспільному виробництві та конкурентні позиції на ринку транспортних послуг у сегменті пасажирських перевезень дальнього сполучення; розробити стратегію коеволюції організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень;

- розвинути підходи щодо виявлення властивостей системи «пасажирський комплекс»;
- визначити нові напрямки модернізації пасажирського комплексу України;
- розробити методичний підхід до визначення конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу з урахуванням лояльності стратегічних партнерів та модель формування конкурентних переваг різних видів транспорту при виконанні пасажирських перевезень;
- проаналізувати сучасні підходи і методи щодо формування тарифів на пасажирські перевезення та встановлення цін на додаткові послуги залізниць й автотранспорту і запропонувати вдосконалення тарифної політики з використанням маркетингового підходу; здійснити класифікацію структури тарифу за складовими з метою більш точного визначення собівартості пасажирських перевезень залізничним транспортом у дальньому сполученні;
- розробити економічну модель гнучкого регулювання тарифів на перевезення пасажирів залежно від періоду року, днів тижня, конкретного поїзду і маршрутів;
- розробити методичний підхід до формування збалансованого комплексу послуг для пасажирів за рейтингом їх затребуваності;
- вдосконалити напрямки розвитку сервісу щодо формування харчових наборів для пасажирів;
- упорядкувати цілі розвитку пасажирського комплексу за значимістю і шляхом використання методу «дерева цілей» систематизувати та структурувати їх;
- розробити теоретичні аспекти створення єдиного маркетинго-логістичного центру координації взаємодії автомобільного і залізничного транспорту, основних перевізників пасажирів;
- за результатами досліджень розробити науково-методичні та практичні рекомендації щодо удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень в умовах розвитку ринкових відносин, кризових явищ у державі, політичного й соціально-економічного перетворення, реформування і реструктуризації транспортної галузі.

**Об’єкт дослідження** – процеси управління пасажирськими перевезеннями дальнього сполучення залізничного й автомобільного транспорту України.

**Предмет дослідження** – сучасні теоретико-методичні основи організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень (на прикладі залізничного та автомобільного транспорту).

**Методи дослідження.** У ході виконання дисертаційної роботи використовувалися системний підхід та системний аналіз для дослідження сутності й удосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень.

Теоретичну і методологічну основу дослідження становлять положення з теорії управління ефективністю пасажирських перевезень, системного підходу і

системного аналізу, що висвітлено в працях учених, названих вище (підрозділи 1.2, 1.3, 2.1, 2.3, 3.2, 3.3, 4.2 і 4.3). Використовувалися такі методи дослідження: економіко-статистичний, графічний, табличний й ін. Для оцінки показників цінової еластичності попиту на пасажирські перевезення (підрозділи 5.3, 5.4) були застосовані методи кореляційно-регресійного аналізу.

Дослідження пасажиропотоку і оцінка результатів дослідження (підрозділи 3.1, 3.4.) виконувалося на основі методів – анкетування, опитування та ін. Тобто, при виконанні дисертації використовувалися системний підхід і методологія системного аналізу шляхом комплексного застосування різних методів дослідження.

Як джерела інформації використовувалася економічна література вітчизняних та іноземних авторів, дані статистичної і бухгалтерської звітності Міністерства інфраструктури України, Укрзалізниці, Південно-Західної залізниці та ДП «Київпассервіс».

Наукова новизна одержаних результатів полягає у новому підході щодо вирішення економічних проблем пасажирського комплексу України шляхом використання системного підходу і методології системного аналізу.

Основні положення дисертаційної роботи, що визначають її наукову новизну, полягають у такому:

***вперше:***

– розроблено стратегію коеволюції організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень (залізничного та автомобільного транспорту у дальньому сполученні) як керуючої компоненти системи «пасажирський комплекс». Ґрунтуючись на системному підході, стратегія охоплює маркетингове ціноутворення, підвищення стандартів якості обслуговування пасажирів, цільове сегментування ринку транспортних послуг, політику ресурсозбереження і забезпечення конкурентоспроможності. Зазначене дає можливість враховувати динаміку й структуру пасажиропотоків, прогнозувати обсяги продаж транспортної продукції, розвиток технологій і заходи, що спрямовані на стабільне отримання максимально можливого прибутку, та шляхи інтеграції вітчизняних пасажирських перевезень у трансєвропейську і євразійську транспортну мережі з метою забезпечення їх ефективності та конкурентостійкості у довгостроковому періоді;

– запропоновано створення єдиного маркетинго-логістичного центру координації взаємодії автомобільного і залізничного транспорту, основних перевізників пасажирів на основі об'єднання функцій технологічного розвитку та створення єдиного інформаційного простору. Координація роботи залізничного і автомобільного транспорту забезпечить отримання системного ефекту;

– теоретично обґрунтовано необхідність імплементації розробленої специфічної економічної моделі гнучкого регулювання тарифів на перевезення пасажирів залежно від періоду року, днів тижня, конкретного поїзду і маршрутів та інших факторів. Застосування даної моделі дозволить оперативно реалізовувати конкретні практичні завдання відносно економічних проблем пасажирських перевезень – одержувати максимальний прибуток, знижувати

збитки від перевезення пасажирів і здійснювати прогнози їх обсягів на перспективу;

– новий методичний підхід до визначення конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу на основі оцінки лояльності стратегічних партнерів, що дозволить більш обґрунтовано обирати перспективні конкурентні стратегії;

***удосконалено:***

– організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності пасажирських перевезень у дальньому сполученні, що, на відміну від існуючого, базується на імплементації комплексу інструментів в організаційну, економічну, технічну та технологічну складові даного механізму і дозволяє врахувати зміни в системі суспільних вимог та потреб при організації й удосконаленні пасажирських перевезень;

– підхід до розвитку сервісу для пасажирів у частині формування харчових наборів, що на відміну від існуючого, ґрунтується на розробленій моделі загальної вартості раціону пасажирів і дозволяє задовольнити їхні потреби у харчуванні з мінімальними витратами;

– методичний підхід до формування збалансованого комплексу послуг для пасажирів, що, на відміну від існуючого, визначається за рейтингом затребуваності цих послуг потенційними пасажирами залізниць України, що дозволяє підвищити результативність пасажирського сервісу;

– модель формування конкурентних переваг різних видів транспорту при виконанні пасажирських перевезень, яка являє собою послідовне виконання низки заходів, починаючи від аналізу ринку транспортних послуг у сфері пасажирських перевезень та визначення внутрішніх можливостей різних видів транспорту й закінчуючи реалізацією конкурентних переваг різних видів транспорту у відповідності до базової стратегії з обов'язковим визначенням стратегічних цілей та оцінкою можливості їх досягнення. На відміну від існуючих моделей, при її розробці враховувалися стан внутрішнього середовища названих видів транспорту, динаміка показників їх пасажирських перевезень, слабкі і сильні сторони, можливість розширення масштабів діяльності, вдосконалення послуг, їх номенклатури та асортименту тощо. Її практичне впровадження сприятиме забезпеченню конкурентоспроможності транспортної продукції в умовах впливу факторів нестабільного зовнішнього середовища;

***набули подальшого розвитку:***

– підходи щодо виявлення властивостей системи «пасажирський комплекс» за рахунок додання раніше невизначених характеристик (змішана; звичайна; дефіцитна; вкомплектована; відкрита; матеріальна; призначена для певної цілі; стійка; неоднорідна; керована; система зі змішаними перемінними; «біла шухляда» – S відомо повністю; з комбінованим управлінням, організаційна), що дасть можливість приймати більш обґрунтовані рішення з розвитку пасажирського комплексу;

– маркетинговий підхід до тарифної політики у сфері пасажирських перевезень. Запропоновано рівень тарифів установлювати з урахування



функцій попиту, його еластичності і коефіцієнтів індексації, що розраховані на основі системного підходу та системного аналізу. Імплементация такого підходу дозволяє зменшити негативний вплив нерівномірності пасажирських перевезень у часі;

- класифікація структури тарифу за квитковою та плацкартною складовою. Це дозволяє визначити загальні розподілені витрати відповідного підрозділу, які віднесені на плацкартну й квиткову частини витрат за видами сполучень та собівартість перевезень пасажирів при встановленому тарифі;

- напрямки модернізації пасажирського комплексу України, які систематизовано за такими групами: реформування; модернізація виробничого потенціалу пасажирського комплексу, транспортних й управлінсько-відтворювальних послуг та взаємовідносин; інституційна трансформація. Це дозволяє сформулювати комплекс заходів щодо реалізації прогресивних змін у сфері пасажирських перевезень;

- упорядкування цілей розвитку пасажирського комплексу за значимістю. Їх систематизовано та ієрархічно структуризовано шляхом використання методу «дерева цілей», а також на його основі розроблено алгоритм вирішення економічних проблем у системі «пасажирські перевезення». Це дозволить теоретично обґрунтувати напрямки з удосконалення діяльності пасажирського комплексу.

**Практичне значення одержаних результатів** підтверджується тим, що основні результати дослідження були впроваджені в діяльності Головного пасажирського управління Державної адміністрації залізничного транспорту «Укрзалізниця» (№ державної реєстрації 0309U003046, 0308U007554, 0308U007114 та 0114U000605) (акт впровадження від 05.06.14 р.) та ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» (акт впровадження від 24.11.14 р.).

Використання розроблених у роботі рекомендацій щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень дозволить на першому етапі зменшити їх збитковість, а потім поступово її ліквідувати при повному і якісному задоволенні платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами й отриманням максимально можливого прибутку.

Основні положення дисертаційної роботи були використані автором у навчальному курсі дисципліни «Основи маркетингу» в Державному економіко-технологічному університеті транспорту (акт провадження від 25.03.2015 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійною виконаною працею, в якій викладено авторський підхід щодо використання системного підходу і його методології системного аналізу до вирішення економічних проблем пасажирських перевезень.

Усі наукові результати, викладені в дисертації, отримані автором особисто. Із наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано тільки ті ідеї і положення, що є результатом особистої роботи і вказані в авторефераті в переліку основних публікацій [2, 10, 21-23, 25].

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення дисертації пройшли апробацію на міжнародних і всеукраїнських наукових та науково-

практичних конференціях. Зокрема, на міжнародних конференціях: V «Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте» (м. Яремча, 2010); IX «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2010); II «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Донецьк, 2011); III «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Харків, 2012); III «Сучасні проблеми економіки» (Київ, 2012); X «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2012); LXIX, LXX «Науково-практична конференція» (Київ, 2013, 2014); XI, XII «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2013, 2014).

**Публікації.** Результати дисертаційного дослідження відображені в 36 працях, з яких 1 – одноосібна монографія, 25 – наукових статей (з них 19 – одноосібних) у фахових виданнях та 10 – тез на міжнародних науково-практичних конференціях.

**Структура й обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, списку використаних джерел, який налічує 217 найменувань та додатків. Основну частину дисертації викладено на 408 сторінках комп'ютерного тексту, вона містить 55 таблиць та 51 рисунок.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, сформульовано мету та головні завдання роботи, визначено об'єкт, предмет, методичні засади дослідження, охарактеризовано наукову новизну, розкрито теоретичне та практичне значення отриманих результатів, ступінь і характер апробації.

У **першому розділі** – “Теоретичні та методичні аспекти щодо формування організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень” - проаналізовано діючий організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Механізм розглянуто як керуючу систему, що повинна базуватися на переважно економічних методах управління – системному підході і його методології системного аналізу в менеджменті пасажирських перевезень.

У результаті встановлено, що автори наукових розробок та керівники галузі підприємств нерідко згадують про те, що їхні дослідження і практична діяльність відбуваються на основі системного підходу та системного аналізу, але нині при вирішенні економічних проблем у сфері пасажирських перевезень системний підхід і системний аналіз практично не використовується. Тому запропоновано розвиток і вдосконалення даного механізму здійснити на основі втілення в нього принципів системності, цілеспрямованості, об'єктивності, регулярності й економічності в маркетинговій діяльності суб'єктів господарювання пасажирського комплексу і кожного працівника, пов'язаного з виконанням перевезень і обслуговуванням пасажирів, щоб його впровадження сприяло забезпеченню ефективності функціонування пасажирських перевезень і

підвищенню життєвого рівня населення, соціального й правового забезпечення та захисту залізничників при повному задоволенні потреб у переміщенні.

З аналізу праць ряду вчених вважаємо, що системний підхід – це загально-наукова концепція, що реалізує філософський принцип системності для вирішення складних міждисциплінарних проблем. Головний принцип системного підходу проявляється в тому, що при розгляданні визначеної проблеми необхідно знаходити взаємопов'язані частки (ланки конвеєра) і включати їх у систему, що формується для розв'язання проблеми. «Системний підхід» (СП) тісно взаємозалежний із «системним аналізом» (СА).

Системний аналіз – це універсальна методологія системного підходу, орієнтована на одержання кінцевого результату вирішення проблеми, науковий метод пізнання, що являє собою послідовність дій з установлення структурних зв'язків між змінними або елементами досліджуваної системи. СА застосовується до розв'язання різних проблем систем: техніко-економічних, соціальних та інших, тобто таких, у яких вирішальну роль відіграють люди (кадри).

Підтверджено, що їх імплементація дозволить глибоко досліджувати проблемні питання, які виникають в економіці пасажирських перевезень та шукати шляхи щодо їх вирішення (рис. 1).

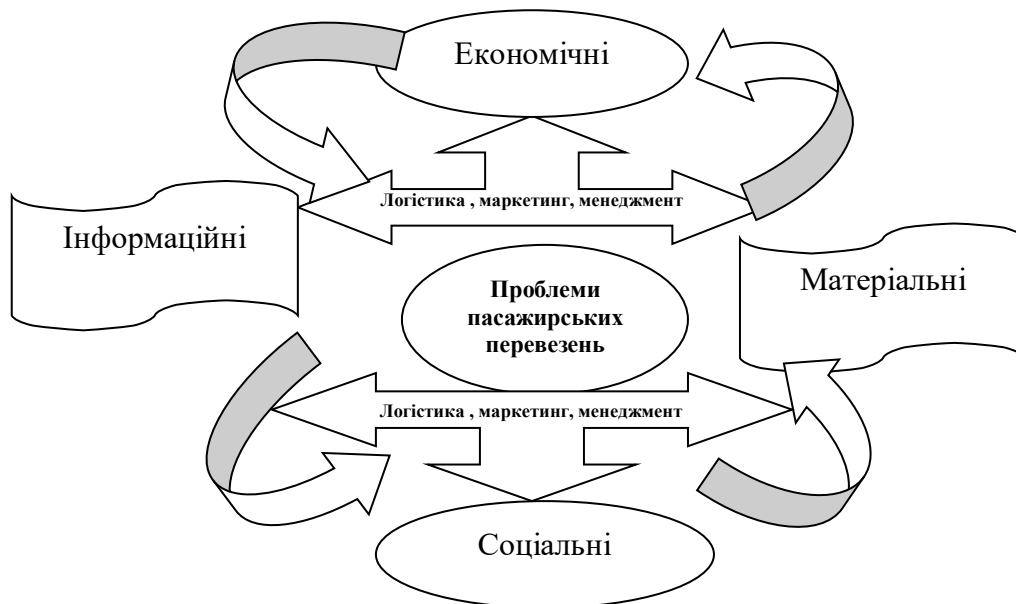


Рис. 1. Схема імплементації системного підходу в організаційно-економічному механізмі забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень

На основі системного аналізу головний наголос робиться на саму методологію розв'язання проблем пасажирських перевезень, які в межах дисертації виділено як об'єкт дослідження, тобто деяка керована система, яка є проблемною компонентою більш складної системи – «пасажирський комплекс». Здійснення функцій керування виконує керуюча система – організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень – предмет дослідження, друга

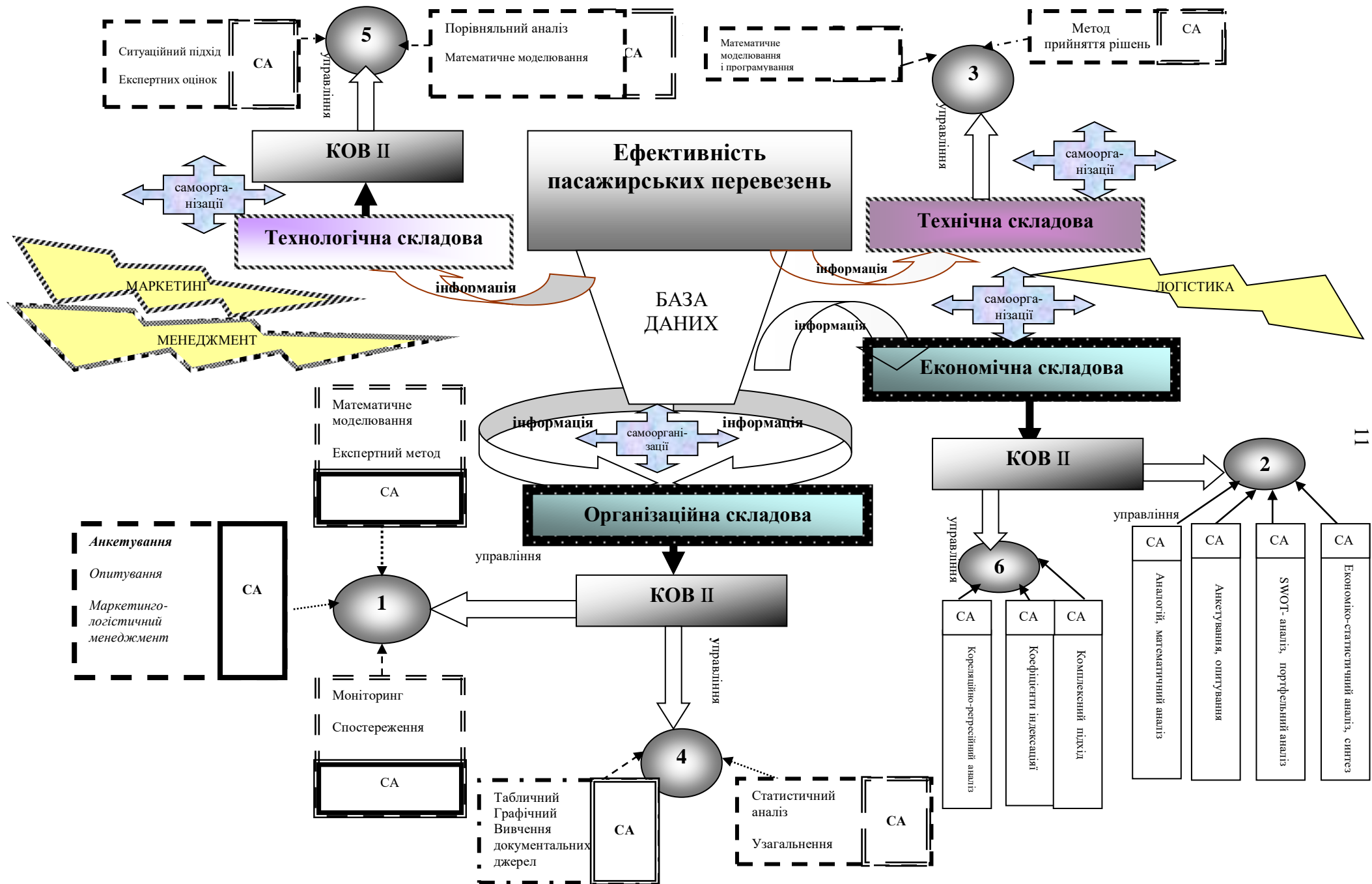
компонента більш складної системи «пасажирський комплекс». Таке виділення потрібно, щоб установити взаємозв'язки між керованою і керуючою системами та кількісно і якісно оцінити першу систему.

Пасажирський комплекс (ПК) – це територіально-галузеве, виробничо-господарське утворення (складна система), що на основі організаційно-економічного механізму функціонування пасажирських перевезень забезпечує їх ефективність шляхом використання технологічної, організаційної, соціально-економічної та фінансової компонент у діяльності структурних підрозділів у процесі транспортного обслуговування населення. За функціональним призначенням ПК встановлює, регулює і контролює взаємовідносини між елементами системи „попит – передпоїзне обслуговування – рух – послуги переміщення – споживання” з дотриманням визначених об'ємів, заданих темпів і оптимальних пропорцій у розвитку. Однією з основних компонент ПК, як складної системи, що досліджено в роботі автором є система «пасажирські перевезення» автомобільного та залізничного транспорту, що на ринку транспортних послуг здійснюють найбільший відсоток перевезень пасажирів (38,1% і 40,0% відповідно).

З'ясовано, що, незважаючи на наявність певної кількості наукових праць з проблем ПК, визначено лише декілька його властивостей, а саме: це система складна; велика; ймовірнісна; динамічна; організаційна; функціональна. З використанням існуючої в літературі класифікації систем виявлені інші властивості пасажирського комплексу як складної системи, за рахунок додання раніше невизначених характеристик.

Визначено, що керуючою системою для такого складного об'єкта, як «пасажирські перевезення» є організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень – сукупність скоординованих заходів щодо сприяння правильному визначенню потреб споживачів перевезень і додаткових послуг, формуванню попиту та його підтримки різними способами мотивації шляхом системного підходу щодо використання накопиченої маркетингової інформації, що одержано у процесі дослідження ринку транспортних послуг методом системного аналізу, своєчасному розробленню заходів, що спрямовані на впровадження сучасних логістичних технологій обслуговування пасажирів і задоволенню всіх учасників ринку більш ефективним, ніж у конкурентів, способом, спрямованим на досягнення певної мети.

Основна мета коеволюції організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень – на першому етапі зменшити збитковість пасажирських перевезень, а потім поступово її ліквідувати при повному та якісному задоволенні платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами і отримання максимально можливого прибутку. Це дозволяє врахувати зміни при розвитку та вдосконаленні системи «пасажирські перевезення» як об'єкта дослідження (рис. 2).



КОВ – критерії оцінки варіантів різних рівнів

Рис. 2. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень

Серед важливих заходів щодо коеволюції названого механізму є створення в транспортних вузлах маркетингових-логістичних центрів координації взаємодії автомобільного і залізничного транспорту, основних перевізників пасажирів (МЛЦПП) (рис. 3). Більш того, ці центри зможуть прийняти на себе транспортне обслуговування змішаних перевезень пасажирів, включаючи туристів. Тактичне і стратегічне управління в усіх аспектах має базуватися на науково обґрунтованій методології системного аналізу для вирішення виникаючих проблем, а мета їх створення – визначення можливості комплексного використання маркетингу та логістики для вирішення економічних проблем ефективності функціонування пасажирських перевезень.

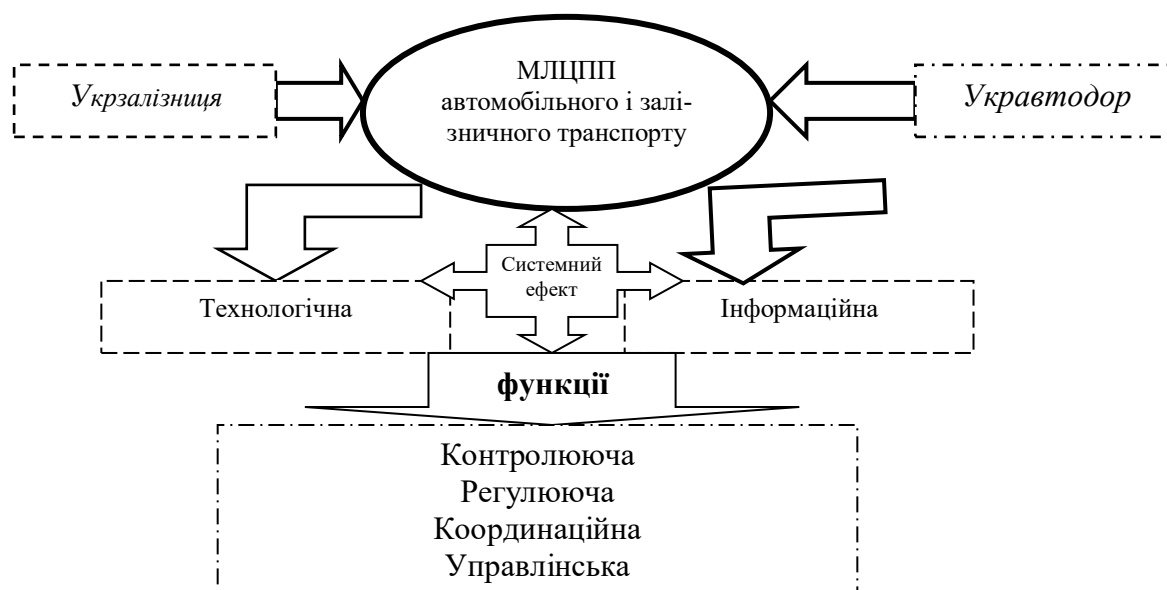


Рис. 3. Структура маркетинго-логістичного центру координації взаємодії автомобільного і залізничного транспорту

Підтверджено, що реалізація даного завдання буде здійснюватися шляхом завчасного обґрунтування відповідними розрахунками логістичних технологічних схем пересадки пасажирів у вузлі з одного виду транспорту на інший на основі використання попередньої маркетингової інформації про підхід у вузол поїздів та автобусів. МЛЦПП буде координувати і спрямовувати роботу вузла для забезпечення ритмічності й високої системної ефективності (емерджентності) обслуговування пасажирів.

**У другому розділі – “Оцінка економічних результатів пасажирських перевезень автомобільного та залізничного транспорту пасажирського комплексу України”** - досліджено сучасний стан пасажирських перевезень автомобільного і залізничного транспорту, з урахуванням вітчизняного й європейського досвіду; економічно обґрунтовано застосування СП та СА для вирішення економічних проблем пасажирських перевезень, а також обґрунтовано впровадження маркетинго-логістичного менеджменту.

На основі аналізу результатів діяльності ПК і динаміки основних фінансових показників встановлено причини, що зумовили зниження прибутку від залізничних пасажирських перевезень у дальньому сполученні та привело

до щорічного зростання їх збитковості (до 40-52%). До основних причин слід віднести наступні: необґрунтоване «реформування» й відсутність підтримки залізничної галузі державою, недосконалість організаційно-економічного механізму управління ефективністю функціонування пасажирських перевезень, зниження рухливості населення і, як наслідок, – обсягів перевезень; високий ступінь зношення рухомого складу та несвоєчасне його оновлення, як і модернізація інфраструктури, низький рівень сервісу та комфорту перевезень, відсутність у залізниць прав на регулювання рівня тарифів на пасажирські перевезення залежно від динаміки попиту, що призводить до адміністративного стримування тарифів при одночасному зростанні їх на паливо, електроенергію та інші ресурси, не повне компенсування з бюджетів збитків за пільгові перевезення. Все це привело до програшу в конкурентній боротьбі за пасажирів в деяких сегментах при її зростанні (особливо з автомобільним транспортом).

Автором побудовано «дерево цілей» механізму, що досліджується із застосування критеріїв оцінки варіантів різних рівнів, а також на його основі розроблено алгоритм вирішення економічних проблем у системі «пасажирські перевезення» (рис. 4).

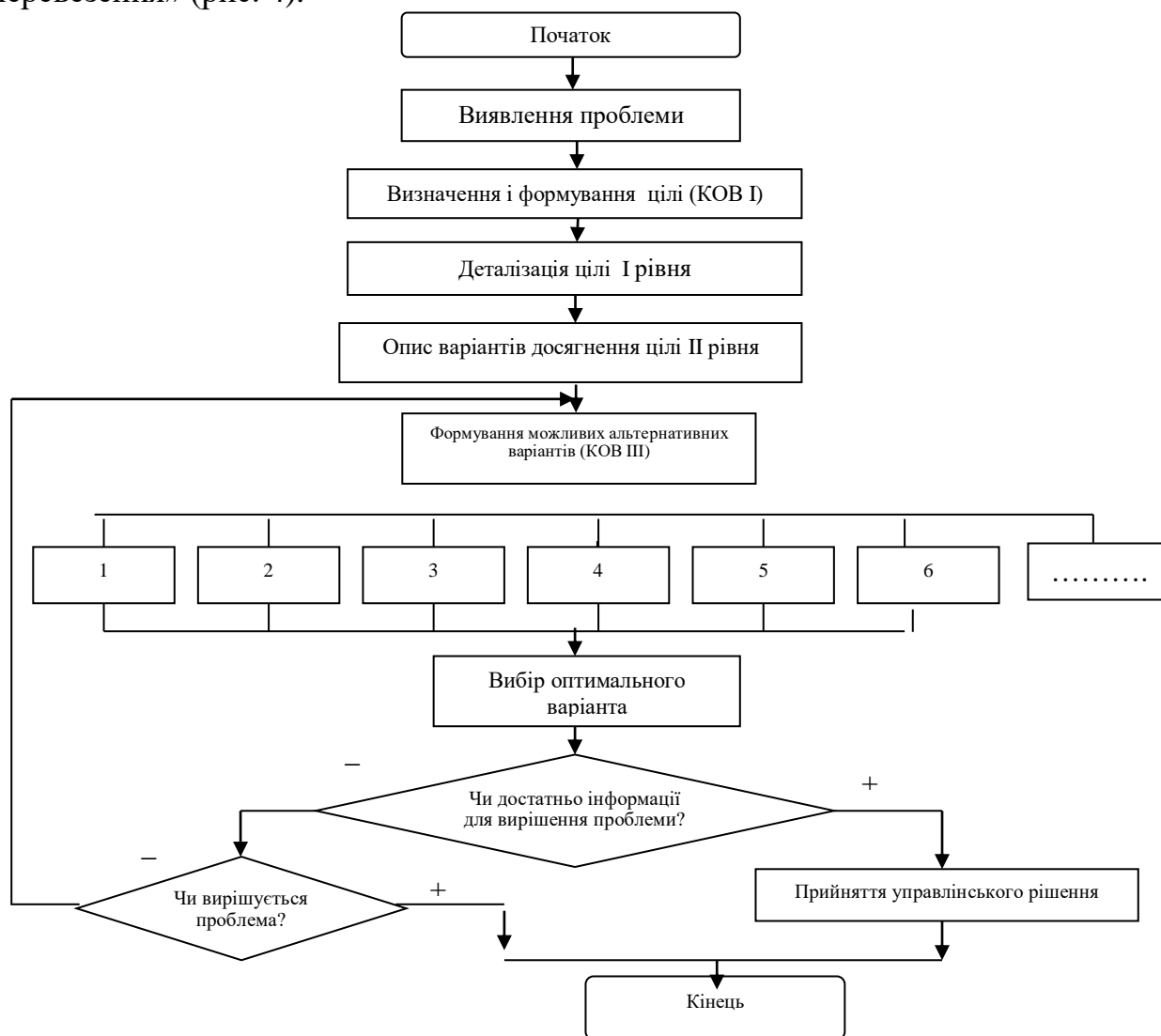


Рис. 4. Блок-схема алгоритму вирішення економічних проблем пасажирських перевезень на основі системного підходу та системного аналізу

Будь-яка система завжди занурена в навколишнє середовище, вона діє на неї і, навпаки, навколишнє середовище діє на систему. У контур (межі) системи організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень входять усі її елементи. Якщо виключити будь-який із них або винести його за межі системи, то вона працюватиме без цього елемента, тобто виконувати свої основні функції не буде.

При виконанні пасажирських перевезень наявні різні потоки (пасажирські, фінансові, матеріальні, сервісні та ін.). Крім того, розвиток і вдосконалення ринку транспортних послуг у сегменті перевезень, кризовий стан економіки держави загострив конкуренцію у боротьбі за пасажирів між видами транспорту. Господарська діяльність у цих галузях значно ускладнилася, і це потребує впровадження нового маркетинго-логістичного менеджменту на основі системного підходу й системного аналізу для вирішення проблем організації пасажиропотоків, і потоків, які генеруються ними.

З урахуванням наукових досліджень провідних учених, на нашу думку, маркетинго-логістичний менеджмент ефективності пасажирських перевезень являє собою процес, що формується на основі сукупності положень маркетингу та логістики, які визначають послідовність дій працівників, спрямованих на реалізацію визначеної мети при створенні необхідних умов для застосування організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень при дотриманні правових норм, новітніх технологій виробництва й економічних відносин у системі перевезень.

Принциповою особливістю розвитку названого механізму є перехід від інформаційних до інформаційно-аналітичних систем управління, важлива роль в яких належить взаємозв'язку маркетингових досліджень та логістичних технологій. Логістичні підрозділи, оцінивши маркетингову інформацію про реальний попит, зможуть забезпечувати логістичну пропозицію і своєчасну реалізацію цього попиту в наданні транспортних послуг.

**У третьому розділі – “Оцінка конкурентного середовища і конкурентних позицій залізничного та автомобільного транспорту на ринку пасажирських перевезень”** - здійснені маркетингові дослідження пасажиропотоків на залізничному й автомобільному транспорті; сформовано базу маркетингових даних з основних напрямів пасажирських перевезень; проведена оцінка конкурентних позицій залізничного і автомобільного транспорту та перспектив їх розвитку.

Оцінюючи в цілому тенденції у сфері пасажирських перевезень, слід зазначити, що конкуренція в теперішній час є досить жорсткою. Це обумовлює необхідність постійного їх моніторингу та комплексного дослідження свого конкурентного становища на ринку транспортних послуг. Впливу конкурентів піддається залізничний транспорт, ринкові позиції якого все активніше завойовують конкуренти – автотранспорт (приміські перевезення) та авіатранспорт (дальні перевезення). Крім того, як уже зазначалося, пасажирські перевезення залізничного транспорту досі залишаються збитковими.



В дисертації досліджені пасажирські перевезення залізничним транспортом Укрзалізниці та ДП «Київпассервіс» за останні роки. Обрання ДП «Київпассервіс» пояснюється тим, що цей суб'єкт господарювання є лідером галузі і здійснює перевезення на великій кількості маршрутів, у порівнянні з іншими перевізниками.

В роботі запропонований новий методичний підхід до визначення конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу на основі оцінки лояльності стратегічних партнерів, що дозволить більш обґрунтовано обирати перспективні конкурентні стратегії. Оцінка лояльності здійснюється за допомогою показника «партнерська конкурентна позиція».

Показник «партнерська конкурентна позиція» (ПКП) пропонується розраховувати за формулою:

$$ПКП = КП \cdot K_{лсп}, \quad (1)$$

де  $КП$  - конкурентна позиція підприємства (визначена за методикою МакКінсі);

$K_{лсп}$  - коефіцієнт лояльності стратегічних партнерів, який запропоновано визначати за формулою:

$$K_{лсп} = \sum_{i=1}^n x_i \cdot a_i, \quad (2)$$

де  $x_i$  - показник лояльності  $i$ -го підприємства-партнера;

$a_i$  - питома вага значущості  $i$ -го підприємства-партнера для певного транспортного підприємства,  $\sum a_i = 1$ ;

$n$  - кількість стратегічних партнерів.

Рівень лояльності пропонуємо оцінювати за допомогою опитування провідних фахівців транспортних підприємств. Після оброблення даних виконуємо перетворення вербальної шкали на цифрову:

«низький рівень» - «0» балів;

«нижче середнього» - 0,5 бала;

«середній» - 1,0;

«вище середнього» - 1,5;

«високий» - 2,0.

Якщо  $ПКП < 1$ , то співробітництво партнерів не дуже надійне відносно нашого підприємства. Якщо  $ПКП > 1$ , то дана позиція вказує на високий ступінь довіри до нашого підприємства з позиції партнерства.

При виконанні пасажирських перевезень ключовими конкурентними перевагами залізничного транспорту є надання транспортних послуг незалежно від пори року, дня тижня та часу доби; наявність можливостей вибору пасажиром рівня комфортності; цінова диверсифікація транспортних послуг, що надаються; надання низки супутніх послуг пасажиром, починаючи від функціонування Сервіс-центрів і багажних відділень на пасажирських вокзалах і закінчуючи організацією харчування, забезпеченням постільною білизною, наданням Wi-Fi доступу на шляху слідування пасажирського потяга тощо.

Автором запропоновано модель досягнення конкурентних переваг суб'єкта господарювання пасажирських перевезень автомобільного і залізничного транспорту (рис. 5).

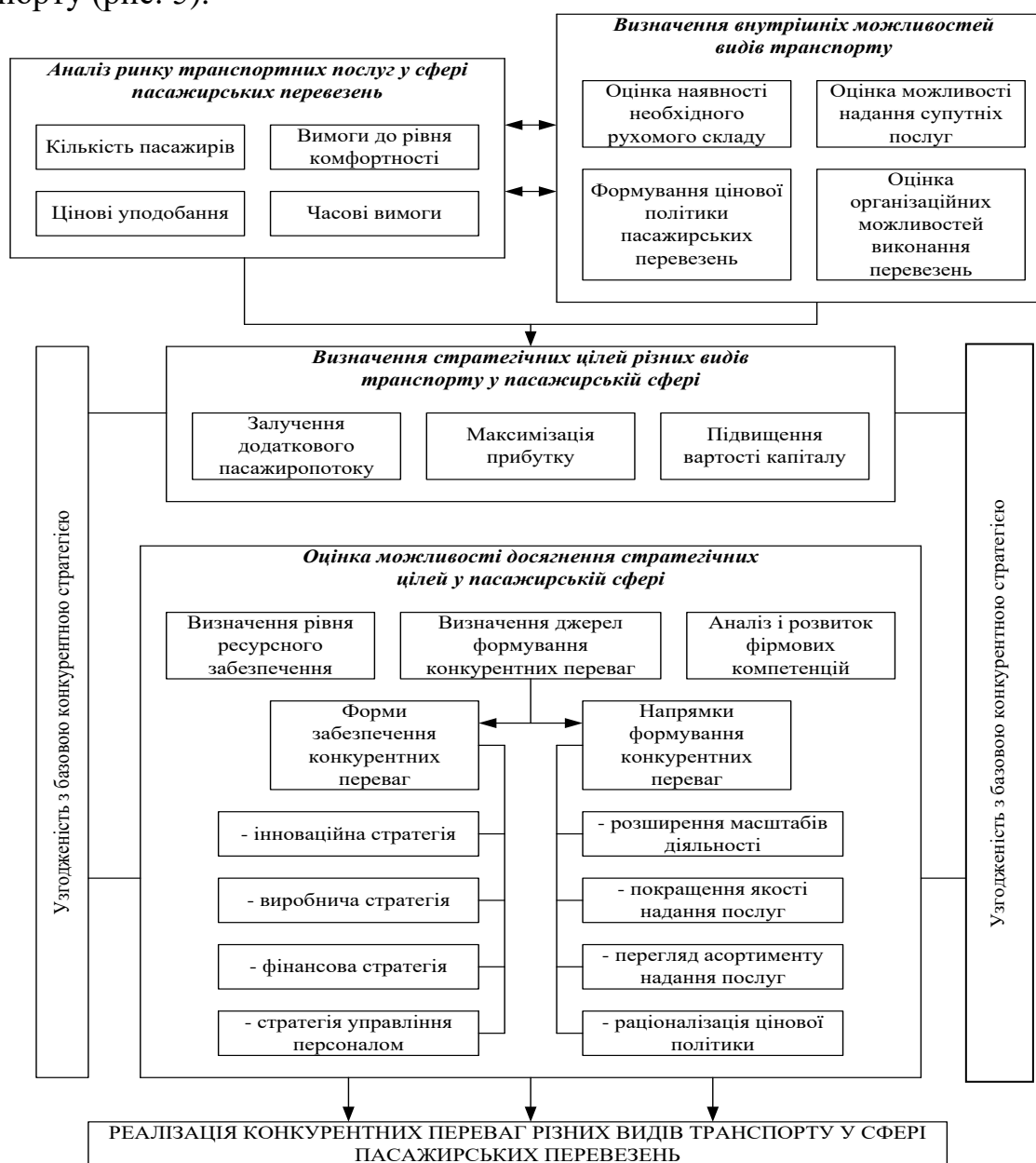


Рис. 5. Модель формування конкурентних переваг різних видів транспорту у сфері пасажирських перевезень

Дана модель являє собою послідовне виконання заходів, починаючи від аналізу ринку транспортних послуг у сфері пасажирських перевезень та визначення внутрішніх можливостей різних видів транспорту й закінчуючи реалізацією конкурентних переваг різних видів транспорту у відповідності до базової стратегії з обов'язковим визначенням стратегічних цілей та оцінкою можливості їх досягнення. При її розробці враховувалися стан внутрішнього середовища названих видів транспорту, динаміка показників їх пасажирських перевезень, слабкі і сильні сторони, можливість розширення масштабів діяльності, вдосконалення послуг, номенклатури їх асортименту тощо. Для

вирішення цієї проблеми нами, на основі системного аналізу й системного підходу проведено маркетингові дослідження основних, найбільш напружених пасажиропотоків у межах країни та їх забезпечення транспортом.

За допомогою спеціально розроблених анкет, розповсюджених у пасажирських поїздах та розміщених на офіційному сайті ВЕБ-сайті «Укрзалізниці», збиралися дані про задоволення вимог пасажирів і пасажиропотоки на залізничному та альтернативному автомобільному виді транспорту.

За кожним досліджуваним напрямком виявлялися переваги конкурента залізничного транспорту – автомобільного на ринку перевезень, дана оцінка причин зменшення їх обсягів перевезень і частки ринку залізничним транспортом. У цілому результати проведеного анкетування дозволили зробити висновок про необхідність внесення організаційних змін у систему обслуговування пасажирів на залізничному транспорті, а на ряді маршрутів доцільним є введення додаткових денних поїздів.

Автором здійснено порівняльний аналіз найбільш важливих для пасажирів якісних характеристик транспортної послуги, а також поточного стану тарифної політики всіх учасників ринку транспортних послуг. Підтверджено, що і нині визначальною стратегічною метою залишається досягнення оптимального для пасажирів співвідношення «ціна/якість». При встановленні початкового рівня цін в «економ-класі» найбільш доцільно орієнтуватись на вартість поїздки у плацкартному вагоні пасажирського поїзду, беручи до уваги також вартість проїзду автомобільним транспортом; у «бізнес-класі» потрібно базуватися на тарифах проїзду вагонами класу «СВ», враховуючи також найнижчі тарифи повітряного транспорту.

Згідно цієї моделі, сукупність узгоджених між собою економічних прийомів дозволяють ідентифікувати стан внутрішнього середовища для транспортного суб'єкта господарювання, що дозволить забезпечувати розвиток фірмових компетенцій і сприятиме підвищенню конкурентоспроможності залізничного та автомобільного транспорту в умовах негативного впливу факторів зовнішнього середовища. В якості основного підходу запропонованої моделі лежить реалізація принципу суміщення конкурентних стратегій у межах одного суб'єкта господарювання пасажирського комплексу. Такий підхід дозволяє виявити фірмові компетенції, сконцентрувати зусилля на формуванні і розвитку конкурентних переваг у межах кожного бізнес-напрямку, що в кінцевому підсумку призведе до синергетичного ефекту на рівні транспортного суб'єкта господарювання.

**У четвертому розділі – “Маркетинговий підхід щодо формування політики ціноутворення на пасажирські перевезення”** - проаналізовані сучасні підходи до тарифної політики у сфері пасажирських перевезень в умовах ринкових відносин; економічно обґрунтовано доцільність застосування маркетингового підходу до диференціації проїзної плати, що встановлюється на основі даних системного аналізу в залежності від місця у вагоні і періодів року; вдосконалено напрямки розвитку сервісу щодо формування харчових наборів для пасажирів.

Визначено, що, створюючи нові послуги на залізничному транспорті, пасажирські господарства залізниць повинні максимально задовольнити бажання пасажирів у транспортних послугах, приймаючи до уваги їхні потреби й фінансові можливості. Такий підхід до сервісу дозволить у ринкових умовах не тільки утримувати існуючих, але й заохотити нових пасажирів. Однією із специфічних особливостей організації пасажирських перевезень є відсутність адекватної бази початкових даних для їх планування. Мінімальна ціна на основну послугу – перевезення – повинна покривати витрати залізничного транспорту на перевезення пасажирів і підготовку составів у рейс, а ціна на додаткові послуги – покривати витрати на їх виробництво, транспортування, зарплату обслуговуючого персоналу, оренду приміщень, освітлення, опалення, рекламу і т.д. Система ціноутворення в ринкових умовах починається з аналізу потреби та з рівня доходів сегмента ринку пасажирів.

В роботі автором обґрунтовано доцільність застосування методичного підходу до формування збалансованого комплексу послуг для пасажирів, що на відміну від існуючого, визначається за рейтингом затребуваності цих послуг потенційними пасажирами залізниць України, що дозволяє підвищити результативність пасажирського сервісу.

Дослідженнями встановлено, що знаходження пасажирів на шляху прямування до 3 год. вже потребує забезпечення їх, як мінімум, напоями на вибір: соком, водою різного виду, чаєм, кавою, молоком та іншим. При тривалості поїздки від 3 до 5 год. пасажирам разом із напоями повинні запропонувати легке харчування: холодні закуски, сандвічі, бутерброди, випічку та інші продукти і кондитерські вироби, сформовані в «ланч-бокси». При більш тривалій поїздки пасажирам потрібне гаряче харчування. Завдання раціонального харчування вирішується в умовах обмеженого асортименту, товарних запасів, вартості, денних норм споживання людиною споживчих речовин та їх вмісту в продуктах і напоях. У будь-якому випадку із всіх можливих варіантів необхідно вибрати найбільш економічний.

Автором запропоновано загальну вартість раціону пасажирів розраховувати у вигляді цільової функції:

$$F(x) = C_1 \cdot x_1 + C_2 \cdot x_2 + \dots + C_n \cdot x_n, \quad (3)$$

де  $C_1, C_2, \dots, C_n$  – вартість запропонованого набору продуктів, грн.

$x_1, x_2, \dots, x_n$  – необхідна кількість наборів продуктів, одн.

Проведені теоретичні і практичні дослідження вказують на те, що тарифна політика в сфері пасажирських перевезень повинна базуватися на результатах маркетингових досліджень із використанням системного підходу та системного аналізу. Така політика дає можливість чітко виявити складові тарифу і встановити взаємозв'язки між даними компонентами з метою прийняття у майбутньому ефективних управлінських рішень щодо встановлення тарифів на пасажирські перевезення.

Державне регулювання тарифів на залізничному транспорті має будуватися з урахуванням значної кількості факторів, що визначають функціонування транспорту в умовах ринку при обслуговуванні різних секторів економіки і задоволення соціальних потреб населення. Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні повинні забезпечувати отримання підприємствами залізничного транспорту доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат з відповідних перевезень та формування прибутку, розмір якого повинен відповідати вартості капіталу, інвестованого у підприємства залізничного транспорту. Проте, на автомобільному транспорті застосовується вільне ціноутворення на пасажирські перевезення, що здійснюються підприємствами приватної форми власності. Це дає можливість автотранспорту встановлювати такі тарифи, які покривають витрати, на відміну від залізничного транспорту, який є природною монополією і не має права підвищувати тарифи без узгодження з Антимонопольним комітетом.

Автором здійснено класифікацію структури тарифу за складовими, що дозволить визначити загальні розподілені витрати відповідного підрозділу, які віднесені на плацкартну та квиткову частини витрат за видами сполучень та собівартість перевезень пасажирів при встановленому тарифі (див. рис. 6).

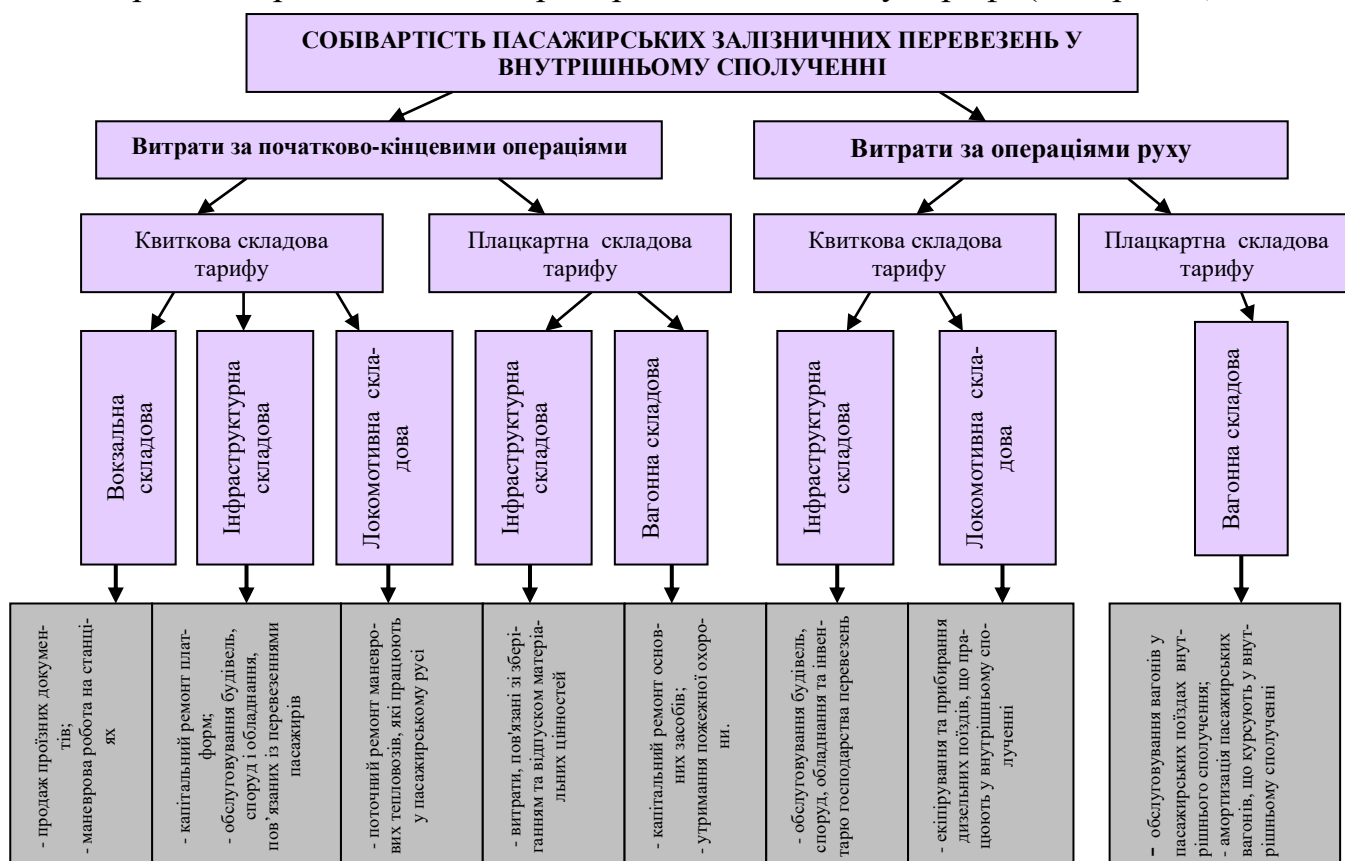


Рис. 6. Структура собівартості пасажирських перевезень залізничним транспортом у внутрішньому сполученні (вдосконалено автором)

Використовуючи системний підхід, автором обґрунтована роль гнучкого регулювання тарифів за періодами року залежно від попиту - згладжування

нерівномірності перевезень за рахунок перерозподілу пасажиропотоків та забезпечення більш ефективного використання рухомого складу. В теперішній час на залізницях України величина вартості квитка і плацкарти коригується на коефіцієнти за календарними періодами і днями тижня. Так, на четвер і суботу встановлено зниження вартості проїзду на 10% від базової вартості, а на п'ятницю і неділю – підвищення на 10%.

Відповідно до аналізу наявних пасажиропотоків та необхідності вирівнювання коливань попиту на пасажирські перевезення протягом року було запропоноване введення коефіцієнтів індексації тарифів. Оскільки попит на пасажирські перевезення найбільше залежить від фактора часу (дати здійснення поїздки), то саме його нами покладено в основу індексації тарифів (табл. 1), інші фактори зміни тарифів є другорядними. Оскільки диференціація тарифів за періодами упродовж року не має за мету отримання додаткового доходу, розрахунковий дохід з урахуванням застосування коефіцієнтів повинен дорівнювати доходу від перевезень, який буде отриманий без їх застосування. Ця умова виконується, якщо середньозважений за пасажирообігом коефіцієнт до тарифів буде дорівнювати одиниці:

$$\sum_{i=1}^m \frac{\sum PL_i}{\sum PL} \cdot k_{s,i} = 1, \quad (4)$$

де  $k_{s,i}$  - коефіцієнт до тарифів у  $i$ -му календарному періоді, разів;

$\sum PL_i$  - пасажирообіг у  $i$ -му календарному періоді, млн. пас-км.

Таблиця 1

**Коефіцієнти гнучкого регулювання за календарними періодами**

Період відправлення поїзда	Кількість днів	Коефіцієнт індексації
01.01 - 20.01	20	1,02
21.01 - 31.01	11	0,86
01.02 - 29.02	29	0,95
01.03 - 31.03	31	1,01
01.04 - 27.04	27	1,02
28.04 - 08.05	11	1,03
09.05	1	0,8
10.05 - 31.05	22	1,01
01.06 - 31.08	92	1,07
01.09 - 30.09	30	1,02
01.10 - 24.12	85	0,93
25.12 - 30.12	6	1,1
31.12	1	0,7

У дисертаційній роботі, на основі системного підходу, автором розроблено математичну модель щодо визначення меж коефіцієнтів індексації тарифів. При цьому необхідно, щоб коефіцієнти до тарифів знаходились у певному інтервалі. Верхня межа цього інтервалу встановлюється, а нижня – визначається на основі обмеження (4). Очевидно, що найбільше значення коефіцієнта до тарифів, яке дорівнює верхній межі інтервалу, встановлюється у періоді за найбільшим значенням індексу добового пасажирообігу  $I_i$ . Відповідно, найменше значення

коефіцієнта до тарифів, яке дорівнює нижній межі інтервалу, встановлюється у періоді за найменшим значенням індексу добового пасажирообігу.

Система коефіцієнтів до тарифів буде задовольняти окресленим вище умовам, якщо визначати їх за формулою:

$$\begin{cases} k_{s,i} = I_i^{\log I_{\min} k_{dw}} & \text{якщо } I_i < 1 \\ k_{s,i} = I_i^{\log I_{\max} k_{up}} & \text{якщо } I_i \geq 1, \end{cases} \quad (5)$$

де  $I_{\min}$  – найменше значення індексу добового пасажирообігу, разів;  
 $I_{\max}$  – найбільше значення індексу добового пасажирообігу, разів;  
 $k_{dw}$  – нижня межа інтервалу коефіцієнтів до тарифів, разів;  
 $k_{up}$  – верхня межа інтервалу коефіцієнтів до тарифів, разів.

Тарифи на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні є середніми і не залежать від місця пасажирів у вагоні. Тому з урахуванням не однакової привабливості місця для пасажирів, на нашу думку, доцільно диференціювати тарифи у залежності від привабливості місця у вагоні (наприклад, верхня або нижня полиці, місця у останніх відсіках та у середині вагона, бокові та не бокові місця у плацкартному вагоні), на основі досвіду розвинених країн.

Диференціація проїзної плати у залежності від місця у вагоні досягається шляхом застосування до середніх тарифів відповідних коефіцієнтів, які розраховуються за формулами:

$$k_{m,p} = \frac{k}{1 + \varphi \cdot (k - 1)}, \quad (6)$$

$$k_{b,p} = \frac{1}{1 + \varphi \cdot (k - 1)}, \quad (7)$$

де  $k_{m,p}$  – понижуючий коефіцієнт до середнього тарифу для менш привабливого місця у вагоні (наприклад, для верхньої полиці), разів;

$k_{b,p}$  – підвищуючий коефіцієнт до середнього тарифу для більш привабливого місця у вагоні (наприклад, для нижньої полиці), разів;

$k$  – коефіцієнт співвідношення проїзної плати між менш та більш привабливими місцями у вагоні, разів;

$\varphi$  – питома вага менш привабливих місць у вагоні, частка.

Коефіцієнти співвідношення проїзної плати між менш та більш привабливими місцями у вагоні встановлюються на підставі маркетингових досліджень виходячи з переваг, що надають їм пасажирів. Ці коефіцієнти слугують основою для диференціації проїзної плати у залежності від місця у вагоні.

На нашу думку, такий підхід із регулювання тарифів дасть можливість не тільки отримати прибуток, а й підвищити рівень стандартів сервісу при обслуговуванні пасажирів. Установлення взаємозв'язків транспортних послуг і попиту дозволяє пасажирському господарству оцінити ефективність

відповідного набору послуг, забезпечити беззбиткову роботу, а також розробити стійку стратегію функціонування на транспортному ринку.

**У п'ятому розділі – «Формування стратегії розвитку пасажирського комплексу»** - досліджені основні складові стратегічного розвитку організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень і за результатами досліджень сформовано коеволюцію стратегії.

Розроблення і формування коеволюції стратегії необхідно здійснювати на основі системного підходу до механізму, що досліджується. Ґрунтуючись на системному підході стратегія охоплює маркетингове ціноутворення, підвищення стандартів якості обслуговування пасажирів, цільове сегментування ринку транспортних послуг, політику ресурсозбереження і забезпечення конкурентоспроможності. Зазначене дає можливість враховувати динаміку й структуру пасажиропотоків, прогнозувати обсяги продаж транспортної продукції, розвиток технологій і заходи, що спрямовані на стабільне отримання максимально можливого прибутку та шляхи інтеграції вітчизняних пасажирських перевезень у трансєвропейську і євроазійську транспортну мережі з метою забезпечення їх ефективності та конкурентостійкості у довгостроковому періоді (рис. 7).

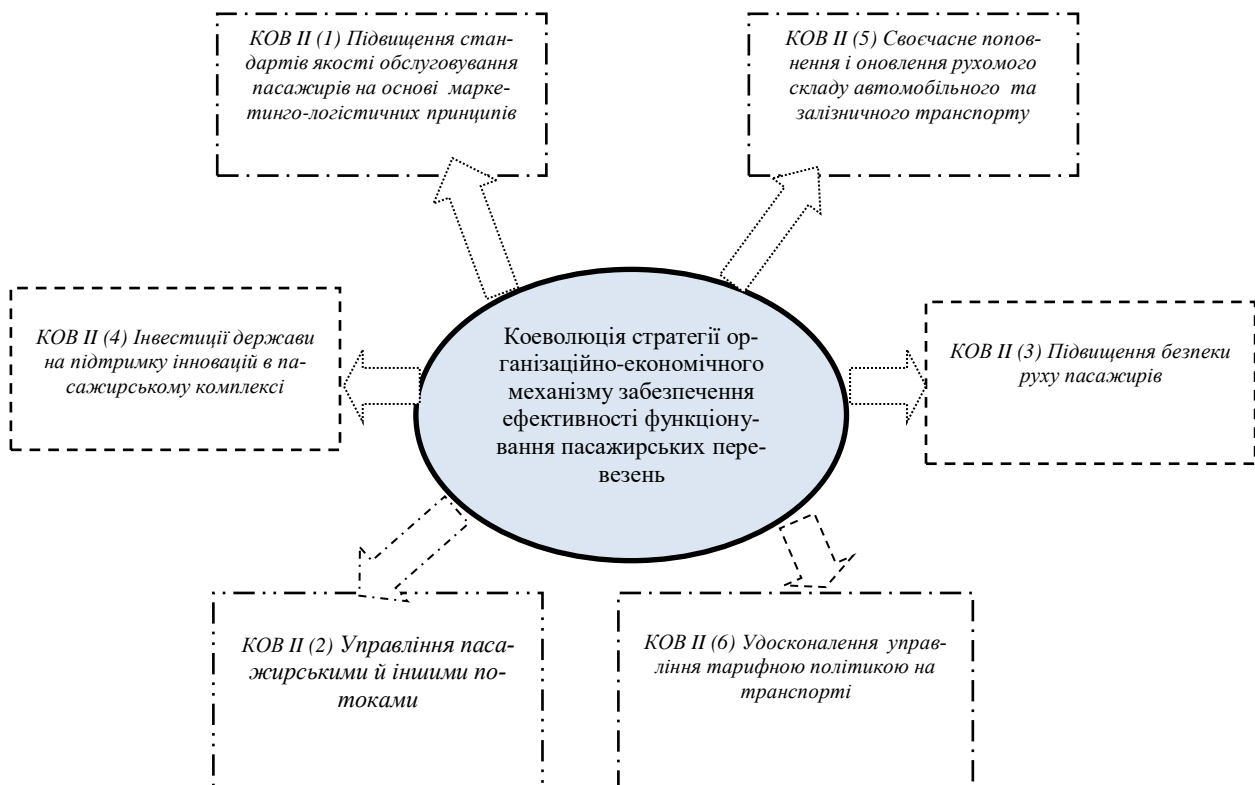


Рис. 7. Основні компоненти коеволюції стратегії організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень



Слід зазначити: щоб правильно обрати стратегію діяльності суб'єкта господарювання, потрібно об'єктивно оцінити потенційні його можливості на основі аналізу внутрішнього середовища та здійснити аналіз галузі й інших зовнішніх чинників. У дисертаційній роботі виконано портфельний аналіз коеволюції стратегії ДП «Київпассервіс» та Укрзалізниці (на прикладі Південно-Західної залізниці) за методом McKinsey. Дана матриця передбачає вибір стратегії за допомогою співставлення двох ключових показників – галузевої привабливості (галузь організації перевезень пасажирів автобусами) та конкурентоспроможності автомобільного суб'єкта господарювання, що аналізується (ДП «Київпассервіс»), а також охоплює більш широку сферу застосування і більш гнучкий підхід до формування стратегії в порівнянні з матрицею БКГ (табл. 2).

Таблиця 2

### Системний підхід до оцінювання факторів привабливості ринку організації автомобільних перевезень автобусами в м. Києві та Київській області

Фактори привабливості галузі	Вага чинника	Оцінка (за 5-бальною шкалою)	Зважена оцінка
<b>Привабливість ринку</b>			
Загальний обсяг ринку	0,20	4	0,80
Темпи росту на рік (9 %)	0,20	4	0,80
Галузева рентабельність	0,25	4	1,00
Інтенсивність конкуренції	0,15	2	0,30
Технологічні вимоги	0,15	3	0,45
Вплив інфляції	0,05	3	0,15
<b>РАЗОМ</b>	<b>1,00</b>	<b>X</b>	<b>3,50</b>

Оцінювання факторів здійснюється за шкалою від 1 (дуже незначний) до 5 (дуже значний). Також у роботі була проведена оцінка конкурентних позицій ДП «Київпассервіс» на ринку за визначеними факторами для даної матриці (табл. 3).

Таблиця 3

### Системний підхід до оцінювання факторів конкурентних позицій ДП «Київпассервіс» на транспортному ринку

Фактори привабливості й конкурентної позиції	Вага	Оцінка (за 5-бальною шкалою)	Зважена оцінка
<b>Ефективність бізнесу</b>			
Частка ринку	0,20	4	0,80
Темпи збільшення частки ринку	0,15	2	0,30
Вартість послуг	0,15	4	0,60
Якість послуг	0,15	4	0,60
Репутація підприємства	0,10	5	0,50
Перспективні можливості надання послуг	0,05	3	0,15
Ефективність діяльності	0,15	4	0,60
Собівартість послуг підприємства	0,15	3	0,45
<b>РАЗОМ</b>	<b>1,00</b>	<b>X</b>	<b>4,00</b>

Далі побудовано матрицю McKinsey для ДП «Київпассервіс» (див. рис. 8).

		Конкуренентоспроможність/ефективність бізнесу			
		5,00	висока	середня	низька
Привабливість ринку	Висока	3,67	<b>1</b> Стратегія захисту позицій	<b>3</b> Стратегія розвитку	<b>6</b> Стратегія посилення конкурентних позицій
	Середня	2,23	<b>2</b> Стратегія селективного зростання	<b>5</b> Стратегія вибіркового розвитку	<b>8</b> Стратегія збирання врожаю
	Низька	1,00	<b>4</b> Стратегія одержання максимальної вигоди	<b>7</b> Стратегія збирання врожаю	<b>9</b> Стратегія елімінації
			5,00	3,67	2,33

Рис. 8. Портфельний аналіз коеволюції стратегії ДП «Київпассервіс» за методом McKinsey

Враховуючи отримані розрахунки по підприємству, можна сказати, що воно потрапляє у 2 квадрант (координати підприємства: привабливість ринку 3,5 - середня; конкурентна позиція підприємства 4,00 - висока). Згідно матриці Мак-Кінсі підприємство повинно вибрати одну із стратегій «вкладення/зростання», а саме стратегію селективного (вибіркового зростання). Найвища експертна оцінка розміру ринку – 5 балів (ДП «Київпассервіс» становить 4 бали). Враховуючи те, що стратегічні позиції з часом можуть змінюватися, необхідно визначити на матриці нові (перспективні) стратегічні позиції кожного господарського підрозділу. Надалі слід порівняти їх попередні стратегічні позиції з можливим становищем у майбутньому, проаналізувати ймовірну траєкторію руху.

На наш погляд, ДП «Київпассервіс» слід обрати стратегію зростання двома можливими шляхами: конкурування на ринку організації перевезень пасажирів автобусами за вартістю послуг і витіснення конкурентів шляхом залучення нових пасажирів та автоперевізників або впровадження нової послуги, пов'язаної із самостійною організацією (наприклад, шиномонтажу поблизу автовокзалу ДП «Київпассервіс»).

Для формування стратегії Укрзалізниці (на прикладі Південно-Західної залізниці) на основі матриці Мак-Кінсі було визначено місце у даній матриці таких стратегічних секторів сервісного обслуговування пасажирів на залізничному транспорті, частка ринку яких становить 15%, 20%, 30% та 20%: послуги багажного відділення – активне інвестування у розвиток шляхом посилення слабких місць; послуги Сервіс-центрів – захист позиції та активне

інвестування для максимально можливого зростання; користування комплектом постільної білизни під час подорожі – захист позиції через концентрацію зусиль зі збереження впливу; продаж гарячих напоїв – захист позиції та інвестування для максимально можливого зростання.

З урахуванням того, що ціна є не тільки дуже важлива маркетингова функція, а і така, що дозволяє закріплювати цінність пасажирських перевезень для споживачів транспортних послуг, автором було проведено дослідження цінової еластичності попиту на автобусні квитки по 5 автостанціях та автовокзалу м. Київ та 17 автостанціям Київської області в цілому. Для кожної автостанції та Київського автовокзалу було встановлено взаємозв'язок між середньою вартістю квитка та обсягом відправлених пасажирів. Зважаючи на те, що для транспортної послуги характерна сезонність, то окремо було досліджено взаємозв'язок попиту на послугу та середньої вартості проїзду в літній період часу (з квітня по жовтень) та зимовий період (листопад-березень).

Для розрахунку названих показників спочатку було взято статистичні дані за зимовими місяцями та середня вартість квитка. Нижче (в табл. 4 та табл. 5) наведені дані про функціональну залежність між середньою вартістю квитка та обсягом пасажиропотоку, щільність зв'язку, коефіцієнти еластичності по автовокзалу та автостанціях м. Києва.

Отже, проведене наукове дослідження доводить еластичність попиту, а це означає, що пасажир чутко реагує на зміну вартості квитка. Тому підвищення вартості проїзду з метою збільшення доходів та прибутку негативно вплине на пасажирів, і вони можуть відмовлятися від поїздок даним автоперевізником та шукати варіанти поїздки іншим транспортом чи перевізником, що працюють на даному маршруті.

Таблиця 4

**Статистичні показники та коефіцієнти еластичності попиту на автомобільні перевезення автобусами, здійснювані автовокзалом і автостанціями м. Києва (зимовий період)**

Назва авто станцій	Коефіцієнт цінової еластичності	Функція попиту	Коефіцієнт детермінації $R^2$	Коефіцієнт кореляції
АВ «Київ»	16,66	$Y=14,15x^6 - 454,4x^5 + 5626x^4 - 33744x^3 + 10045x^2 - 13229x + 82394$	0,838	0,915
АС «Полісся»	2,697	$y = 6,185x^6 - 198,7x^5 + 2454x^4 - 14576x^3 + 42235x^2 - 53228x + 44995$	0,945	0,97
АС «Південна»	9,82	$y = 2,735x^6 - 90,77x^5 + 1173x^4 - 7422x^3 + 23529x^2 - 33264x + 28737$	0,64	0,80
АС «Дарниця»	1,33	$y = 6,131x^6 - 193,8x^5 + 2341x^4 - 13420x^3 + 36335x^2 - 38907x + 37672$	0,963	0,981
АС «Дачна»	1,86	$y = -1,827x^6 + 74,99x^5 - 1178x^4 + 9009x^3 - 34722x^2 + 60799x - 16115$	0,97	0,984
АС «Поділ»	10,48	$y = 0,137x^6 - 4,543x^5 + 54,56x^4 - 280,5x^3 + 478,6x^2 + 357,0x + 719,5$	0,963	0,981

**Статистичні показники та коефіцієнти еластичності попиту на  
автомобільні перевезення автобусами, здійснювані автовокзалом і  
автостанціями м. Києва (літній сезон)**

Назва автостанцій	Коефіцієнт цінової еластичності	Функція попиту	Коефіцієнт детермінації $R^2$	Коефіцієнт кореляції
АВ «Київ»	0,426	$y = -0,039x^6 + 2,318x^5 - 51,28x^4 + 521,6x^3 - 2320x^2 + 3497x + 44015$	0,279	0,528205
АС «Полісся»	4,38	$y = -0,046x^6 + 3,154x^5 - 82,55x^4 + 1051x^3 - 6643x^2 + 18256x + 20407$	0,701	0,837257
АС «Південна»	9,67	$y = 0,036x^6 - 2,342x^5 + 57,51x^4 - 668,8x^3 + 3850x^2 - 10834x + 31590$	0,518	0,719722
АС «Дарниця»	3,73	$y = -0,042x^6 + 2,799x^5 - 71,78x^4 + 910,8x^3 - 5852x^2 + 16147x + 31211$	0,768	0,876356
АС «Дачна»	1,186	$y = -0,048x^5 + 2,244x^4 - 36,30x^3 + 311,5x^2 - 2733x + 32003$	0,944	0,971597
АС «Поділ»	11,8	$y = -0,005x^6 + 0,340x^5 - 9,259x^4 + 127,0x^3 - 894,3x^2 + 2706x + 1065$	0,628	0,792465

Варто відмітити, що ДП «Київпассервіс» є лідером галузі і охоплює велику кількість маршрутів, що не обслуговуються іншими конкурентами та залізничним транспортом. Для таких маршрутів у пасажирів не має вибору і тому вартість квитка можна підвищувати до економічно обґрунтованих розмірів. Однак, на тих маршрутах, де є конкуренція, необхідно досліджувати кожен окремо взятий маршрут на рівень цінової конкуренції, порівнювати з вартістю квитка у конкурентів та на залізниці (якщо вона обслуговує даний маршрут) і приймати рішення про варіацію вартістю квитка. На таких маршрутах рекомендується порівняти вартості, і якщо вартість проїзду вище, ніж у конкурентів-перевізників, а попит еластичний, намагатися знижувати її.

Виходячи з отриманих даних, можна стверджувати, що ситуація в літній період дуже схожа на ситуацію в зимовий період. Попит є еластичним, і тим еластичніший, чим більше конкурентів працює на маршрутах та більш важливою є поїздка. По автовокзалу «Київ» попит є нееластичним - це означає, що на маршрути, що обслуговуються автовокзалом ціновий фактор впливає тільки на 28 %.

Для того, щоб оцінити ступінь конкуренції автомобільного транспорту залізничному, необхідно здійснити порівняльну оцінку щодо еластичності попиту на залізничні пасажирські перевезення. Вартість поїздки залежить від категорії поїзда й типу вагона, тож для визначення загального попиту важлива середньозважена ціна поїздки. Функції попиту на перевезення необхідні для прогнозів обсягів перевезень і відповідно побудови коеволюції стратегії пасажирського залізничного комплексу. Автором було зроблено аналіз звітних даних щодо обсягів продажу квитків за трьома ключовими напрямками в розрізі типів пасажирських вагонів та середньої вартості квитка. В роботі проведено розрахунок функцій попиту за трьома поїздами №080 «Київ-Дніпропетровськ», №038 «Київ-Донецьк» та №091 «Київ-Львів».

На основі щомісячних даних за пасажирськими поїздами №038, №080, №091 була зроблена специфікація економічної моделі, яка описує зв'язок між незалежними змінними – середньою вартістю квитка ( $x_1$ ) – та залежною змінною – кількістю проданих квитків ( $y$ ). В табл. 6 наведені дані про функціональну залежність між середньою вартістю квитка та обсягом пасажиропотоку, щільність зв'язку, коефіцієнти еластичності за трьома напрямками: Київ-Донецьк, Київ-Дніпропетровськ, Київ-Львів.

Таблиця 6

**Статистичні показники та коефіцієнти еластичності попиту на залізничні перевезення, здійснювані за напрямками Київ-Донецьк, Київ-Дніпропетровськ та Київ-Львів**

Номер потяга	Коефіцієнт цінової еластичності	Функція попиту	Коефіцієнт детермінації $R^2$	Коефіцієнт кореляції
038 купе	19,7	$y = -0,024x^6 + 20,67x^5 - 7308x^4 + 1E+06x^3 - 1E+08x^2 + 8E+09x - 2E+11$	0,414	0,643
038 люкс	3,9	$y = 4E-09x^6 - 2E-05x^5 + 0,029x^4 - 26,15x^3 + 12705x^2 - 3E+06x + 3E+08$	0,431	0,656
038 плацкарт	0,53	$y = -0,000x^6 + 0,052x^5 - 1,935x^4 + 33,80x^3 - 293,9x^2 + 1202x + 3489$	0,92	0,96
080 купе	9,1	$y = 2E-06x^6 - 0,001x^5 + 0,634x^4 - 109,4x^3 + 10466x^2 - 52614x + 1E+07$	0,223	0,472
080 люкс	22,2	$y = -1E-07x^6 + 0,000x^5 - 0,280x^4 + 161,3x^3 - 52203x^2 + 9E+06x - 6E+08$	0,306	0,553
080 плацкарт	23,4	$y = -0,005x^6 + 2,190x^5 - 334,9x^4 + 27196x^3 - 1E+06x^2 + 3E+07x - 3E+08$	0,535	0,731
091 купе	5,2	$y = 9E-05x^6 - 0,073x^5 + 24,06x^4 - 4060x^3 + 37409x^2 - 2E+07x + 3E+08$	0,573	0,757
091 люкс	28,6	$y = -2E-06x^6 + 0,004x^5 - 5,396x^4 + 3146x^3 - 1E+06x^2 + 2E+08x - 1E+10$	0,72	0,848
091 плацкарт	10,5	$y = -0,025x^6 + 8,254x^5 - 1087x^4 + 75796x^3 - 3E+06x^2 + 6E+07x - 5E+08$	0,544	0,737

Аналізуючи отримані дані щодо функцій попиту, коефіцієнтів еластичності, можна регулювати попит на залізничні перевезення за напрямками, категоріями поїздів й типу вагона і підвищувати доходи від пасажирських перевезень. Функції попиту необхідні також і для прогнозів обсягів перевезень та відповідно побудови коеволюції стратегії пасажирського комплексу залізничного транспорту.

Інтенсифікація пошуку нових інструментів адаптації пасажирських перевезень до трансформованого економічного середовища стає передумовою нівелювання кризових процесів, що уразили підприємства пасажирського комплексу та обумовлюють необхідність широкого впровадження заходів модернізації. Враховуючи головні проблеми пасажирського комплексу та зміст модернізації, пропонуємо виділити наступні її напрямки та чинники, що зображено на рис. 9.

НАПРЯМКИ МОДЕРНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЯК КЛЮЧОВОГО ЧИННИКА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЙОГО ДІЯЛЬНОСТІ

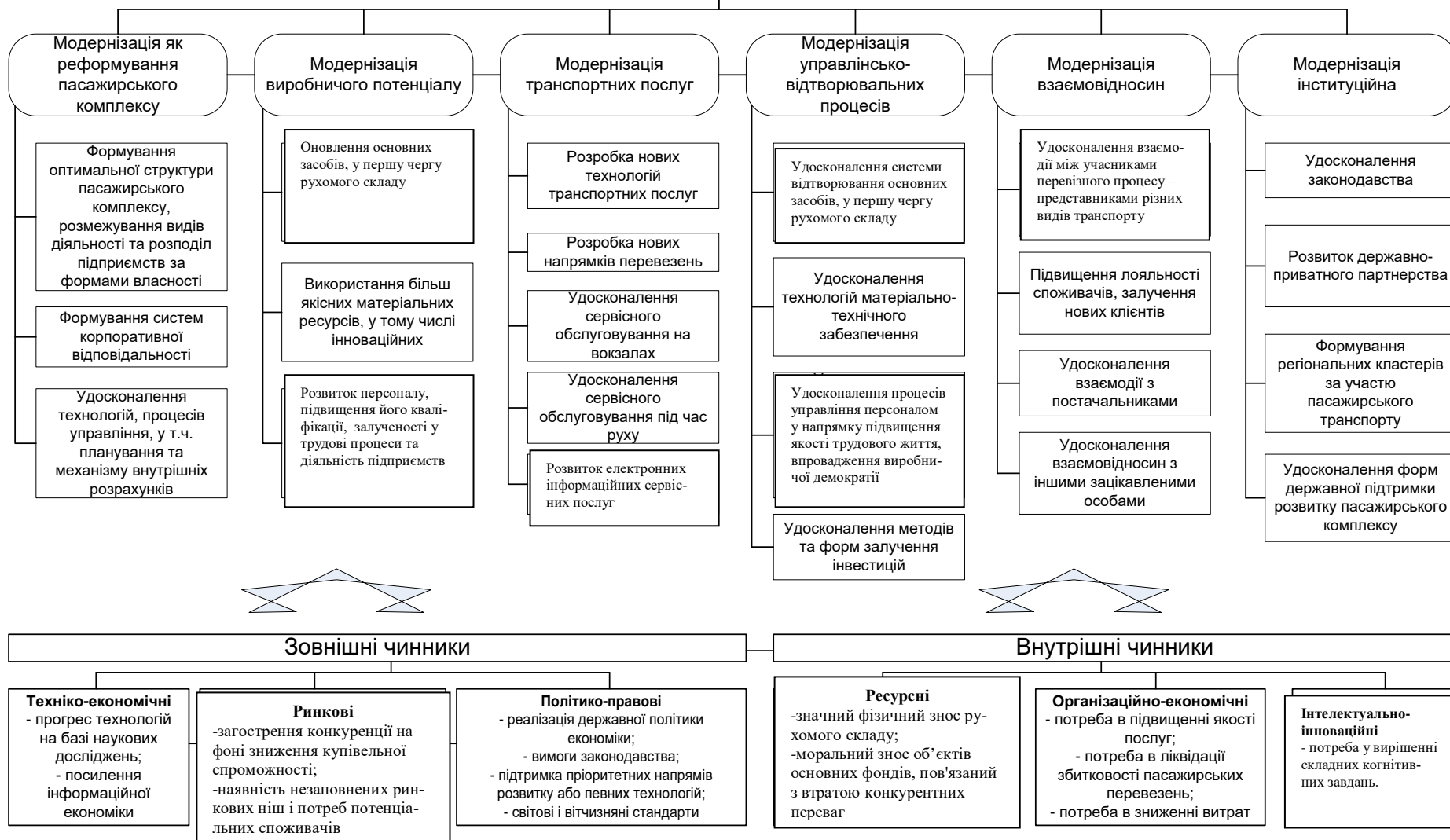


Рис 9. Напрямки та чинники модернізації пасажирського комплексу України

Таким чином, визначено наступні напрямки модернізації: реформування, модернізацію виробничого потенціалу, транспортних послуг, управлінсько-відтворювальних послуг, взаємовідносин та інституційну модернізацію.

Чинники, що впливають на процеси модернізації, розділено на внутрішні та зовнішні. Серед внутрішніх запропоновано виділяти техніко-економічні, ринкові та політико-правові, а серед внутрішніх – ресурсні, організаційно-управлінські й інтелектуально-інноваційні.

Впровадження заходів модернізації дозволяє сформувати їх комплекс щодо реалізації прогресивних змін у сфері пасажирських перевезень.

## ВИСНОВКИ

У ході дослідження були вирішені поставлені завдання, досягнута зазначена мета й отримано теоретико-методичні, інструментальні та практичні результати. На основі отриманих даних було вдосконалено організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті й розроблено заходи з його розвитку шляхом використання системного підходу і методології системного аналізу. Розроблено теоретичні й методичні основи із забезпечення формування і реалізації результатів, отриманих у процесі маркетингових досліджень шляхом використання системного підходу й системного аналізу, що має науково-прикладне значення та дозволяє сформулювати наступні концептуально-теоретичні і методичні висновки.

1. Досліджена система «пасажирських перевезень» як система більш складної системи «пасажирського комплексу». Виявлені властивості системи «пасажирський комплекс» за рахунок додання раніше невизначених характеристик (змішана; звичайна; дефіцитна; вкомплектована; відкрита; матеріальна; призначена для певної цілі; стійка; неоднорідна; керована; система зі змішаними перемінними; «біла шухляда» – S відомо повністю; з комбінованим управлінням, організаційна).

2. Обґрунтовано доцільність імплементації системного підходу та системного аналізу в менеджменті організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Дані методи дозволяють установлювати взаємозв'язки між проблемними об'єктами й давати їм кількісну оцінку.

3. Встановлено, що для підвищення ефективності діяльності функціонування пасажирських перевезень необхідно, перш за все, знизити витрати та підвищити доходи. Для вирішення даної проблеми в дисертації було вдосконалено сучасний організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень як керуючої системи, який, насамперед, сприяв би підвищенню їх ефективності і враховував усі аспекти функціонування перевезень у цілому, шляхом формування разом з організаційно-економічною та техніко-технологічною складовими підсистемою

самоорганізації як сукупність корегувальних дій на основі проведення маркетингових досліджень методом системного аналізу.

4. Для практичного застосування організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень з метою вирішення їх економічних проблем на основі результатів дослідження побудовано «дерево цілей», здійснено їх упорядкування, визначено рівень й ступінь значимості цілей. На основі даної схеми розроблено алгоритм вирішення економічних проблем у системі «пасажирські перевезення». Застосування «дерева цілей» дозволить підвищити ефективність функціонування пасажирських перевезень та поступово ліквідувати їх збитковість.

5. Здійснені маркетингові дослідження пасажиропотоків на залізничному і автомобільному транспорті; сформовано базу маркетингових даних за основними напрямками пасажирських перевезень. У результаті було вдосконалено модель формування конкурентних переваг різних видів транспорту при виконанні пасажирських перевезень.

6. Запропоновано новий методичний підхід до визначення конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу на основі оцінки лояльності стратегічних партнерів, що дозволить більш обґрунтовано обирати перспективні конкурентні стратегії. Оцінка лояльності здійснюється за допомогою показника «партнерська конкурентна позиція».

7. В роботі проаналізовані сучасні підходи до тарифної політики у сфері пасажирських перевезень в умовах ринкових відносин; економічно обґрунтовано доцільність застосування маркетингового підходу до встановлення рівня тарифів з урахуванням еластичності попиту і коефіцієнтів індексації.

8. Розвинуто класифікацію структури тарифу за складовими, що дозволяє визначити загальні розподілені витрати відповідного підрозділу, які віднесені на плацкартну та квиткову частини витрат за видами сполучень і собівартість перевезень пасажирів при встановленому тарифі.

9. Дослідженнями встановлено та обґрунтовано комплексну систему забезпечення та організації харчування пасажирів у поїздах, яка ґрунтується на сучасних і передових технологіях, що передбачають визначені норми раціону в залежності від тривалості поїздки й графіка руху поїздів та враховують специфіку споживання їжі конкретної категорії пасажирів.

10. Обґрунтовано доцільність застосування методичного підходу до формування збалансованого комплексу послуг для пасажирів, що на відміну від існуючого, визначається за рейтингом затребуваності цих послуг потенційними пасажирами залізниць України.

11. Автором запропоновані основні напрямки модернізації пасажирського комплексу України, які систематизовано за такими групами: реформування; модернізація виробничого потенціалу пасажирського комплексу, транспортних й управлінсько-відтворювальних послуг та взаємовідносин; інституційна трансформація. Це дозволяє сформувати комплекс заходів щодо реалізації прогресивних змін у сфері пасажирських перевезень.



12. З метою підвищення кількісних і якісних показників від функціонування пасажирських перевезень було запропоноване створення в транспортних вузлах маркетингово-логістичних центрів координації взаємодії автомобільного й залізничного транспорту, основних перевізників пасажирів. Ці центри зможуть прийняти на себе транспортне обслуговування змішаних перевезень пасажирів, включаючи туристів; тактичне і стратегічне управління в усіх аспектах на науково обґрунтованій методології системного аналізу.

13. Обґрунтовано необхідність імплементації розробленої специфічної економічної моделі гнучкого регулювання тарифів на перевезення пасажирів залежно від періоду року, днів тижня, конкретного поїзду і маршрутів та інших факторів. Застосування даної моделі дозволить оперативно реалізовувати конкретні практичні завдання відносно економічних проблем пасажирських перевезень - одержувати максимальний прибуток, знижувати збитки від перевезення пасажирів і здійснювати прогнози їх обсягів на перспективу.

14. Розроблено коеволюцію стратегії організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень (залізничного та автомобільного транспорту у дальньому сполученні). Дана стратегія коеволюції дає можливість враховувати динаміку і структуру пасажиропотоків, прогнозувати обсяги продаж транспортної продукції, розвиток технологій і заходи, що спрямовані на стабільне отримання максимально можливого прибутку та шляхи інтеграції вітчизняних пасажирських перевезень у трансєвропейську й євроазійську транспортну мережі з метою забезпечення їх ефективності та конкурентостійкості у довгостроковому періоді.

## **СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

### **Монографія**

1. Разумова К.М. Системний економічний аналіз у менеджменті пасажирських перевезень: [монографія] К.М. Разумова. – Київ: Кондор-Видавництво, 2014. – 240 с.

### **Статті в наукових фахових виданнях**

2. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Маркетингове управління тарифною політикою в приміському пасажирському комплексі / І.М. Аксьонов, К.М. Шерепа // Журн. “Залізничний транспорт України”. – К.: ДНДЦ УЗ. – 2010. – Вип. № 1. – С. 32–34. *(особистий внесок – розробка функцій попиту на залізничні приміські перевезення - 0,07 ум.д.а.)*.

3. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Особливості транспортного ринку в сфері пасажирських перевезень і необхідність його державного регулювання / К.М. Шерепа // Журн. “Залізничний транспорт України”. – К.: ДНДЦ УЗ. – 2010. – Вип. № 6. – С. 21–22.

4. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Проблемні аспекти оцінки якості транспортного обслуговування/ К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2010. – №25. - С. 32–37.

5. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу / К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2010. – №26. - С. 224–228.

6. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Загальна характеристика основних факторів, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень//Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету. – Київ: НАУ, 2010. - № 27. - С. 31-35.

7. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Організаційна структура і правова основа управління пасажирськими перевезеннями на транспорті / К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2010. – №28. - С. 110–115.

8. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Сервіс-центри з обслуговування пасажирів на залізничному транспорті / К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2011. – №29. - С. 130–136.

9. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Структура витрат у тарифах на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні / К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2011. – №31. - С. 112–116.

10. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Розвиток маркетингового підходу до підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізниць / І.Г. Бакаєва, К.М. Шерепа, О.М. Кириленко // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – К.: НАУ, 2011. - №39. - С.146-151. *(особистий внесок – проведення маркетингових досліджень для визначення оцінки ступеня конкуренції автомобільного транспорту залізничному та розробка стандартів якості обслуговування пасажирів на основі маркетинго-логістичних принципів - 0,15 ум.д.а.)*.

11. Разумова К.М. Єдина методика розрахунків при оформленні проїзних документів / К.М. Разумова // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч.1. – К.: НТУ, 2011. – №24. – С. 383–385.

12. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Аналіз функціонування пасажирського залізничного комплексу країни / К.М. Шерепа // Зб. наук. пр. Державного економіко-технологічного університету транспорту: серія «Економіка і управління». – К.: ДЕДУТ. – 2012. – Вип. № 19. – С. 231–232.

13. Разумова К.М. Економічне обґрунтування переходу на денні пасажирські поїзди / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ, 2012. – №33. – С.196–201.

14. Разумова К.М. Маркетинго-логістичні підходи щодо формування тарифів на пасажирські перевезення / К.М. Разумова // Зб. наук. пр.

Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ, 2012. – №34. – С.129–133.

15. Разумова К.М. Маркетингові стратегії забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень на залізницях України / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – Київ: НАУ, 2012. – №35. – С.203–207.

16. Разумова К.М. Раціональність переходу на «нову» систему продажу проїзних документів на залізничному транспорті//Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – Київ: НАУ, 2012. - №40. - с. 116-120.

17. Разумова К.М. Економетрична модель оцінки еластичності попиту на пасажирські перевезення / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – К.: НАУ, 2012. – №41. – С.137–142.

18. Разумова К.М. Міжнародний досвід побудови тарифів на пасажирські залізничні перевезення / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – К.: НАУ, 2012. – №42. – С.156–159.

19. Разумова К.М. Системний аналіз визначення оптимального рівня тарифів / К.М. Разумова // Вісник Національного транспортного університету: В 2-х частинах: Ч.2. – К.: НТУ, 2012. – №26. – С. 263–266.

20. Разумова К.М. Практичне застосування системного підходу та системного аналізу в пасажирських перевезеннях / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – Київ: НАУ, 2013. – №44. – С.117– 123.

21. Разумова Е.Н. Системность в маркетинге пассажирских перевозок / И.М. Аксенов, Е.Н. Разумова // Сборник научных трудов «Мир транспорта: теория, история, конструирование будущего». – М.: МИИТ, 2013. – №2. – С. 24–28. *(личный вклад – использование системного подхода и системного анализа для оценки сложных экономических процессов на рынке транспортных услуг - 0,13 ус.п.л.)*.

22. Разумова Е.Н. Применение системного подхода в решении экономических проблем пассажирских перевозок / И.М. Аксенов, Е.Н. Разумова // Журн. “Экономика железных дорог”. – Вып. 6. – Москва, 2013. – С. 57–62. *(личный вклад – анализ результатов деятельности железнодорожного транспорта Украины за период 2001-2013 гг. на основе использования принципа системного движения - 0,2 ус.п.л.)*.

23. Разумова Е.Н. Маркетинговые исследования рынка транспортных услуг в целях системного подхода к установлению уровня тарифов / И.М. Аксенов, Е.Н. Разумова, О.Н. Кириленко // Журн. “Экономика железных дорог”. – Вып. 1. – Москва, 2014. – С. 79–85. *(личный вклад – определение коэффициента эластичности на пассажирские перевозки и разработка специфической экономической модели гибкого регулирования тарифов - 0,15 ус.п.л.)*.

24. Разумова Е.Н. Маркетинговый подход к дифференциации проездной платы в зависимости от места в вагоне и периода года // Журн. “ Экономика железных дорог”. – Вып. 6. – Москва, 2014. – С. 78-83.

25. Разумова Е.Н. Решение проблем в системе «пассажирыские перевозки» на основе коэволюционной стратегии / И.М. Аксенов, Е.Н. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми підвищення ефективності інфраструктури”. – К.: НАУ. – 2014. – №39. - С. 11–18. *(личный вклад – разработка коэволюционной стратегии для организационно-экономического механизма обеспечения эффективности функционирования пассажирских перевозок и модель создания маркетинго-логистических центров координации работы взаимодействия железнодорожного и автомобильного транспорта основных перевозчиков пассажиров - 0,13 ус.п.л.)*.

26. Разумова К.М. Оцінка конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу з урахуванням лояльності стратегічних партнерів / К.М. Разумова // Зб. наук. пр. Національного авіаційного університету “Проблеми системного підходу в економіці”. – К.: НАУ, 2014. – №50. – С.79–82.

### Тези доповідей на конференціях

27. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Обґрунтування немонопольності залізничного транспорту / К.М. Шерепа, І.М. Аксьонов // Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: Тезисы доклада V Междунар. науч.- практ. конф. – Д.: ДИИТ, 2010. – С. 6–8. *(особистий внесок – визначення предмета регулювання діяльності суб'єктів природних монополій згідно із Законом України - 0,09 ум.д.а.)*.

28. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу / К.М. Шерепа // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей IX-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДІТ, 2010. – С. 72–73.

29. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Застосування маркетинго-логістичного підходу в управлінні пасажирськими перевезеннями / К.М. Шерепа // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Тези доповіді II Міжнар. наук.- практ. конф. – Донецьк.: Д., 2011. – С. 61–62.

30. Шерепа К.М. [Разумова К.М.] Створення іміджу залізниць пасажирських перевезень / К.М. Шерепа // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей X-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДІТ, 2012. – С. 97.

31. Разумова К.М. Маркетингові підходи до встановлення тарифів на пасажирські перевезення у дальньому сполученні / К.М. Разумова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Тези доповіді III Міжнар. наук.- практ. конф. – Харків: Х., 2012. – С. 47–48.

32. Разумова К.М. Доцільність переходу на «нову» систему продажу проїзних документів на залізничному транспорті / К.М. Разумова // Сучасні проблеми економіки: Тези доповідей III Міжнар. наук.- практ. конф. – Київ: НАУ, 2012. – С. 59.

33. Разумова К.М. Тарифна політика на залізничному транспорті, як базова складова його конкурентоспроможності / К.М. Разумова // Національний транспортний університет: Тези доповіді LXIX Наук.- практ. конф. – Київ: К., 2013. – С. 305–306.

34. Разумова К.М. Системний підхід та системний аналіз у дослідженні економічних проблем пасажирських перевезень на основі маркетингової бази даних / К.М. Разумова // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XI-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДІТ, 2013. – С. 82.

35. Разумова Е.Н. Современные проблемы экономики и управления пассажирским комплексом железнодорожного транспорта / Е.Н. Разумова, И.М. Аксенов // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XII-ї Міжнар. наук. конф. – Д.: ДІТ, 2014. – С. 16-17. (*личный вклад – определение главных направлений решения экономических проблем - 0,07 ус.п.а.*)

36. Разумова К.М. Маркетингові дослідження ринку залізничних пасажирських перевезень / К.М. Разумова // Національний транспортний університет: Тези доповіді LXX Наук.- практ. конф. – Київ: К., 2014. – С. 301.

## АНОТАЦІЯ

**Разумова К.М. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті.** – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. – Український державний університет залізничного транспорту Міністерства освіти і науки України, Харків, 2015.

Дисертацію присвячено розробленню науково-методичних, інструментальних та практичних рекомендацій щодо вдосконалення організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень на транспорті.

У дисертації запропонована імплементація системного підходу і системного аналізу при розробці сучасного організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень. Економічно обґрунтовано коеволюцію стратегії організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування пасажирських перевезень як основної компоненти діяльності пасажирського комплексу; запропоновано створення єдиного маркетинго-логістичного центру координації роботи перевізників пасажирів; методичний підхід до визначення конкурентних позицій підприємств пасажирського комплексу та розроблено специфічну економічну модель гнучкого регулювання тарифів на перевезення

пасажирів залежно від періоду року, днів тижня, конкретного поїзду і маршрутів.

Удосконалено напрямки розвитку сервісу для пасажирів і тарифної політики, сформовано модель конкурентних переваг різних видів транспорту при виконанні пасажирських перевезень, удосконалено організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності пасажирських перевезень у дальньому сполученні. Розвинено маркетинговий підхід до тарифної політики та структуру його класифікації у сфері пасажирських перевезень, пропозиції щодо модернізації пасажирського комплексу України, побудовано «дерево цілей» і розроблено алгоритм, який доцільно застосовувати для вирішення економічних проблем пасажирських перевезень.

**Ключові слова:** організаційно-економічний механізм, системний підхід, системний аналіз, ефективність, тарифна політика, маркетинг, логістика, пасажирські перевезення, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, стратегія, коеволюція, конкурентоспроможність.

## АННОТАЦИЯ

**Разумова Е.Н. Организационно-экономический механизм обеспечения эффективности функционирования пассажирских перевозок на транспорте. - На правах рукописи.**

Диссертация на соискание научной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управления национальным хозяйством. – Украинский государственный университет железнодорожного транспорта Министерства образования и науки Украины, Харьков, 2015.

Диссертация посвящена разработке научно-методических, инструментальных и практических рекомендаций по усовершенствованию организационно-экономического механизма обеспечения эффективности функционирования пассажирских перевозок на транспорте.

Экономически обоснована стратегия коэволюции организационно-экономического механизма обеспечения эффективности функционирования пассажирских перевозок (железнодорожного и автомобильного транспорта в дальнем сообщении). Она способствует учитывать динамику и структуру пассажиропотоков, прогнозировать объемы продаж транспортной продукции, развитие технологий и меры, направленные на стабильное получение максимально возможной прибыли и пути интеграции отечественных пассажирских перевозок в трансевропейскую и евроазиатскую транспортную сети с целью обеспечения их эффективности и конкурентостойкости в долгосрочном периоде.

Предложено создание единого маркетинго-логистического центра координации работы перевозчиков пассажиров на основе объединения функций технологического развития и создания единого информационного пространства взаимодействия автомобильного и железнодорожного транспорта. Это

обеспечит получение системного эффекта за счет координации работы железнодорожного и автомобильного транспорта.

Сформирован методический подход к определению конкурентных позиций предприятий пассажирского комплекса на основе оценки лояльности стратегических партнеров, что позволит более обоснованно выбирать перспективные конкурентные стратегии.

Научно обоснована необходимость внедрения разработанной специфической экономической модели гибкого регулирования тарифов на перевозки пассажиров в зависимости от времени года, дней недели, конкретного поезда и маршрутов, а также других факторов. Применение данной модели позволит оперативно реализовывать конкретные практические задачи относительно экономических проблем пассажирских перевозок - получать максимальную прибыль, снижать убытки от перевозок пассажиров и осуществлять прогнозы их объемов на перспективу.

Усовершенствованы направления развития сервиса для пассажиров и тарифной политики. Снижение пассажиропотока приводит к снижению доходов, поэтому необходимо повышать качество обслуживания пассажиров. При внедрении новых видов услуг пассажирские службы должны сосредотачивать усилия на максимальном удовлетворении желаний потенциальных пассажиров, при этом принимая во внимание их нужды и финансовые возможности. Такой подход к сервису для пассажиров позволит в рыночных условиях не только удерживать уже существующих, но и привлечь новых пассажиров. Также предложен методический подход к формированию сбалансированного комплекса услуг для пассажиров, в отличие от существующего, определяется по рейтингу востребованности этих услуг потенциальными пассажирами железных дорог Украины, что позволяет повысить результативность пассажирского сервиса.

Сформирована модель конкурентных преимуществ разных видов транспорта при выполнении пассажирских перевозок, которая включает совокупность согласованных между собой экономических приемов, с помощью которых идентифицируют состояние внутренней среды организации, обеспечивают развитие фирменных компетенций и оказывают содействие обеспечению ее конкурентоспособности в условиях отрицательного влияния факторов внешней среды. В качестве основного подхода предложенной модели лежит реализация принципа совмещения конкурентных стратегий в пределах одной организации. Такой подход позволяет проявить фирменные компетенции, сконцентрировать усилия на формировании и развитии конкурентных преимуществ в пределах каждого бизнес-направления.

Усовершенствован организационно-экономический механизм обеспечения эффективности пассажирских перевозок в дальнейшем сообщении, что, в отличие от существующего, базируется на реализации комплекса инструментов в организационную, экономическую, техническую и технологическую составляющие данного механизма, что позволяет учесть изменения в системе общественных требований и потребностей при организации и совершенствовании пассажирских перевозок

Определено дальнейшее развитие маркетингового подхода к тарифной политике и структуре классификации тарифа в сфере пассажирских перевозок на основе использования системного подхода и системного анализа. Предложено устанавливать уровень тарифов с учетом эластичности спроса и коэффициентов индексации, рассчитанных на основе системного подхода и системного анализа, что позволяет уменьшить негативное влияние неравномерности пассажирских перевозок во времени.

Для практического решения экономических проблем пассажирских перевозок на основе результатов маркетинговых исследований построено «дерево целей» организационно-экономического механизма обеспечения эффективности функционирования пассажирских перевозок и на его основе разработан алгоритм, цели упорядочены, определена степень их значимости.

Разработаны предложения по модернизации пассажирского комплекса, которые систематизированы по следующим группам: реформирование, модернизация производственного потенциала пассажирского комплекса, транспортных и управленческо-воспроизводственных услуг и взаимоотношений; институциональная трансформация. Это позволяет сформировать комплекс мероприятий по реализации прогрессивных изменений в сфере пассажирских перевозок.

**Ключевые слова:** организационно-экономический механизм, системный подход, системный анализ, эффективность, тарифная политика, маркетинг, логистика, пассажирские перевозки, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, стратегия, коэволюция, конкурентоспособность.

## ANNOTATION

**Razumova K.M. Organizational and economic mechanism to ensure the efficiency of passenger transportations.** – Manuscript copyright.

Dissertation for the Doctor of Economics degree, major 08.00.03 – economics and management of the national economy. – Ukrainian State University of Railway Transport of Ministry of education and science of Ukraine, Kharkiv, 2015.

The thesis is devoted to development of scientific and methodological, instrumental and practical recommendations for improving the organizational and economic mechanism to ensure the efficiency of passenger transportations.

In the thesis it is proposed implementation of the system approach and system analysis and development of modern organizational and economic mechanism to ensure the efficiency of passenger services. It is economically justified coevolution strategy of the organizational and economic mechanism to ensure the efficiency of passenger service as the main component of activity of passenger complex; it is proposed of the creating single marketing and logistics coordination centre managing activity of the carriers of passengers; a methodical approach to determine the competitive position of enterprises of passenger complex and developed specific economic model of flexible regulation of tariffs for passenger service depending on the time of year, days of the week, specific trains and routes.



It has been improved directions for the development of passenger service and tariff policy, formed the model of the competitive advantages of different modes of transport for passenger transportations, improved the organizational and economic mechanism of ensuring the efficiency of passenger transportations in the direct communication. Marketing approach has been to tariff policy developed and the structure of the classification in the sphere of passenger transportations, proposals for modernization of passenger complex of Ukraine who built the "tree of objectives" was built and an algorithm that is useful for solving economic problems passengers transportations was developed.

**Keywords:** organizational and economic mechanism, the system approach, system analysis, an efficiency, a pricing policy, marketing, logistics, passenger transport, rail transport, road transport, strategy, coevals, a competitiveness.

**Разумова Катерина Миколаївна**

**ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНИЙ МЕХАНІЗМ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ  
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ТРАНСПОРТІ**

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління  
національним господарством

**Автореферат**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
доктора економічних наук

Надруковано згідно з авторським оригіналом

Підписано до друку 13.05. 2015 р.  
Формат 60x84 1/16. Папір офсетний. Друк офсетний.  
Обсяг арк. 1,7 ум. друк. арк. 1,9. Наклад 100 прим.

ТОВ «Кондор-Видавництво»  
Світоцтво серія А01№376847 від 28.07.2010 р.  
03067, м. Київ, вул. Гарматна 29/31  
Тел./факс(044) 408-76-17, 408-76-25