

УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Єрьоміна Марина Олександрівна

УДК: 656.2.078.8:656.072

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ШВИДКІСНОГО РУХУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2009

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту
Міністерства транспорту і зв'язку України

Науковий керівник:

кандидат технічних наук, доцент
Калабухін Юрій Євгенійович,
Українська державна академія залізничного
транспорту, доцент кафедри економіки,
організації і управління підприємством.

Офіційні опоненти:

доктор економічних наук, професор,
Кулаєв Юрій Федорович,
Національний транспортний університет,
професор кафедри менеджменту;

кандидат економічних наук, доцент
Гудкова Вікторія Петрівна,
Державний економіко-технологічний
університет,
доцент кафедри економіки підприємств.

Захист відбудеться «05» лютого 2010 р. о 13⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої
вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту
за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії
залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд.
2.209.

Автореферат розісланий “30” грудня 2009 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

І.В.Чорнобровка

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. В сучасних умовах функціонування залізничного транспорту України взагалі, а особливо пасажирських перевезень, гостро відчувається негативний вплив фінансово-економічної кризи, наслідком якої є глобальний спад активності базових галузей економіки, що тягне за собою різкий спад інтенсивності перевезень та зростання збитковості українських залізниць.

Підвищення рівня життя, розвиток виробництва та торгівлі зумовлюють зміни в структурі потреб населення, в тому числі у транспортних послугах. В цих умовах найбільшої актуальності набувають питання активізації швидкісного пасажирського руху як способу максимально повного задоволення потреб потенційних пасажирів у перевезеннях.

Невідповідність матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, значний знос основних виробничих фондів, недосконала політика ціноутворення, загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту, низька якість транспортних послуг – все це призводить до необхідності перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних. Крім того, виявлені проблеми обумовлюють відносне падіння конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень, що доводить доцільність і актуальність подальшого її наукового дослідження.

Питання підвищення конкурентоспроможності підприємств розглядаються в роботах Г.С.Бондаренка, В.А. Винокурова, С.Г. Галузи, А.П. Градова, А.В. Гриньова, О.Г. Дейнеки, В.Л. Диканя, О.С. Іванілова, С.В. Оборської, Л.О. Позднякової, С.А. Попової, В.М. Соболева, Л.О. Української, Н.П. Фатхутдінова, З.Е. Шершнева, В.Г.Шинкаренка, А.Ю. Юданова та інших вчених. До дослідження проблем підвищення конкурентоспроможності підприємств, які працюють у транспортній галузі, зверталися такі вітчизняні та зарубіжні вчені, як: І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, І.В. Белов, В.Г. Галабурда, В.П. Гудкова, М.В. Євлахов, Н.Д. Іловайський, А.Н. Кисельов, В.А. Макеєв, Н.П. Терьошина, М.Ф. Трихунков, Н.С. Ячник та інші. Теоретико-методологічними проблемами та практичними аспектами управління експлуатаційними витратами і собівартістю перевезень на залізничному транспорті займалися такі вчені, як: Ю.Ф. Кулаєв, В.Н. Орлов, Я.Д. Плоткін, С.Ф. Покропивний, Л.Б. Понкратова, Н.Г. Сміхова, Я.В. Соколов, В.І. Стоян, М.Г.Чумаченко, О.К. Янушкевич.

Проте, на теперішній час не розроблено єдиних методологічних засад підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок організації швидкісного руху. Відсутні прийнятні методики розрахунку собівартості перевезень із застосуванням прозорих процедур обліку витрат електроенергії та палива на тягу поїздів. До того ж специфіка роботи транспортних підприємств у сфері пасажирських перевезень потребує спеціального наукового обґрунтування щодо визначення етапів організації та впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України.

Об'єктивна необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Наведені в дисертації висновки, результати і рекомендації розроблено відповідно до планової тематики науково-дослідних робіт Української державної академії залізничного транспорту за темою «Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах міжнародних транспортних коридорів» (№ держ. реєстрації ДО0109U001183) та відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України на 2004 – 2015 рр. «Шляхом європейської інтеграції», Державній цільовій програмі організації на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2008-2015 рр., Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки, Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках, Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки.

Мета і завдання дослідження. Мета дисертаційної роботи полягає в розробці теоретичних засад та обґрунтуванні науково-практичних рекомендацій щодо забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок впровадження швидкісного руху.

Мета визначила такі основні завдання дослідження:

- проаналізувати концептуальні підходи до визначення поняття «конкурентоспроможність транспортного підприємства» та визначити фактори, що впливають на розвиток швидкісного руху;
- дослідити сучасний стан і тенденції розвитку пасажирських перевезень в Україні та визначити конкурентні переваги залізничного та автомобільного транспорту;
- обґрунтувати доцільність впровадження швидкісних пасажирських перевезень на залізничному транспорті України;
- проаналізувати досвід зарубіжних країн щодо організації швидкісного пасажирського руху на залізничному транспорті;
- розробити методичний підхід до визначення управлінських передумов (етапів) організації швидкісного пасажирського руху на залізницях України;
- удосконалити методичні підходи до визначення собівартості пасажирських перевезень шляхом урахування впливу експлуатаційних факторів на витрати палива та електроенергії на тягу поїздів;
- розробити рекомендації щодо оптимізації умов експлуатації пасажирських швидкісних поїздів з метою зниження збитковості та підвищення доходності пасажирських залізничних перевезень.

Об'єкт дослідження - процес забезпечення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень.

Предмет дослідження – сукупність організаційно-економічних та управлінських заходів щодо організації швидкісного пасажирського руху як фактору підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційного дослідження є діалектичний підхід до розгляду економічних явищ і суперечностей; системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері пасажирських перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. В процесі дисертаційного дослідження були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи: *метод групувань, статистичних співвідношень, структуризації цілей, порівняльного і факторного аналізу* – при обґрунтуванні організаційно-економічних засад підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту; *метод бенчмаркінгу* - для проведення маркетингових досліджень привабливості автомобільного та залізничного транспорту для пасажирів; *метод експертних оцінок* - для визначення коефіцієнтів пріоритетності та маршрутності напрямку перевезень, показників часу відправлення та прибуття на кінцеві зупинки руху поїзду. Обробка та вивчення зібраних даних здійснювалися за допомогою спеціальних методів регресійного аналізу та побудови економіко-математичних моделей визначення економічної ефективності впровадження швидкісного пасажирського руху.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; Європейське залізничне законодавство; матеріали Державного комітету статистики України; дані Організації співробітництва залізниць; огляди економічного стану транспортної галузі, промислових підприємств з випуску продукції для залізничного транспорту; монографії, періодичні наукові вітчизняні та зарубіжні видання; матеріали науково-практичних конференцій; результати власних досліджень дисертанта.

Наукова новизна результатів дослідження полягає у наступному:

вперше:

- запропоновано методичний підхід до встановлення доцільності, управлінських передумов (етапів) організації та напрямків застосування швидкісного пасажирського руху на залізницях України на основі зіставлення фактичної населеності поїздів за напрямками перевезень та їх затребуваності потенційними пасажирями, визначенні пріоритетного часу відправлення та прибуття пасажирів; пріоритетного часу їх знаходження у русі, а також складання оптимального для пасажирів і залізниць графіку руху поїздів;

удосконалено:

- концептуальний підхід з визначення оптимального часу відправлення та прибуття швидкісних поїздів у кінцеві пункти руху шляхом встановлення пріоритетного часу прибуття-відправлення потенційних пасажирів;

- методичний підхід до визначення композиції поїзду та максимально рентабельної кількості вагонів у його складі шляхом використання розробленої

економіко-математичної моделі розрахунку експлуатаційних витрат, яка, на відміну від діючої практики, враховує різноманітні, в тому числі оптимальні, умови експлуатації поїздів;

набуло подальшого розвитку:

- метод розрахунку змінних експлуатаційних витрат при здійсненні пасажирських перевезень на основі використання багатofакторної математичної моделі, що, на відміну від існуючих, дозволяє визначити витрати енергоресурсів на тягу поїздів при підвищених швидкостях для різних типів пасажирського рухомого складу;

- визначення рентабельності функціонування окремого поїзду шляхом використання розробленої інформаційної системи з можливістю урахування різноманітних умов експлуатації;

- обґрунтування системи факторів конкурентоспроможності залізничного пасажирського транспорту з урахуванням потреб потенційних пасажирів на основі проведеного дослідження ринку транспортних послуг.

Практичне значення одержаних результатів. Отримані результати дисертаційного дослідження та обґрунтовані рекомендації мають практичне значення та знайшли часткове впровадження на підприємствах залізничного транспорту України. Зокрема, метод розрахунку експлуатаційних витрат з пасажирських перевезень ухвалено і прийнято до практичного впровадження з метою удосконалення економічної роботи планово-економічного відділу Головного пасажирського управління Укрзалізниці (довідка про практичне використання від 3.04.2009 р.).

Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін, «Економіко-математичні моделі та моделювання», «Управління витратами», «Фінансова діяльність суб'єктів господарювання» (акт про впровадження від 18.01.2009 р.), у навчальному процесі Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів УкрДАЗТ та при виконанні дипломних робіт магістрів та спеціалістів (акт про впровадження від 01.06.2009 р.).

Особистий внесок здобувача. Сформульовані в роботі наукові результати, висновки і пропозиції належать особисто автору і є його науковим надбанням. Дисертація є самостійно виконаною науковою працею, у якій викладено авторський підхід до вирішення поставленої наукової проблеми. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в роботі використані лише ті положення та ідеї, що є результатом особистих досліджень. Особистий внесок здобувача в наукові результати, є таким: у роботі [1], опублікованій у співавторстві автором на основі проведеного дослідження конкурентоспроможності залізничного та автомобільного видів транспорту, визначені потреби потенційних пасажирів, встановлена підпорядкованість факторів та розроблена система факторів конкурентоспроможності пасажирського транспорту; у роботі [5] автором запропоновано удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат пасажирських перевезень за рахунок визначення витрат енергоресурсів на тягу

поїздів для різних типів пасажирського тягового рухомого складу з урахуванням показників, які змінюються під впливом збільшення швидкості руху, розроблена економіко-математична модель, яка дає можливість визначення експлуатаційних витрат та рентабельності складу поїзду при різноманітних умовах експлуатації; у роботі [6] здобувачеві належить доведення доцільності встановлення двох категорій швидкості руху пасажирських поїздів; у роботі [7] авторові належить визначення швидкісного руху як фактора підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень; у роботі [8] здобувачеві належить проведення аналізу структури потрібних капітальних вкладень на впровадження швидкісного руху та визначення напрямків з максимальним інвестиційним навантаженням; у роботі [10] здобувачеві належить аналіз та визначення проблем впровадження швидкісного залізничного пасажирського руху у системі міжнародних транспортних коридорів

Апробація результатів дисертації. Основні результати і висновки дисертаційного дослідження пройшли апробацію на 7 міжнародних науково-практичних конференціях, у тому числі: IV, VI, VII міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2005, 2007, 2008 рр.), на міжнар. наук.-практ. конф. «Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті» (Харків, 2005 р.), на II міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Харків, 2006 р.), на LXVI між нар. наук.-практ. конф. «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» (Дніпропетровськ, 2006 р.), на V міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2009,).

Публікації. Результати дослідження опубліковано в 13 працях, з яких 6 наукових статей надруковано в наукових виданнях, визнаних ВАК фаховими з економічних наук. Загальний обсяг публікацій складає 2,1 друк. арк., з них особисто автору належить 1,9 друк. арк.

Обсяг та структура дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації складає 229 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 171 сторінку. Матеріали дисертації проілюстровані 19 рисунками, 33 таблицями та містять 16 додатків. Список використаних літературних джерел нараховує 123 найменування.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

У *вступі* дисертаційного дослідження розкрито актуальність теми дисертації, визначено її мету, завдання, об'єкт, предмет, теоретичну і методологічні основи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення, наведено дані про публікації і впровадження результатів дослідження.

У *розділі 1 - «Теоретичні аспекти визначення конкурентоспроможності українських залізниць на транспортному ринку»* - розкрито економічну природу

категорій «конкуренція», «конкурентоспроможність» та «конкурентоспроможність транспортних підприємств», визначено конкурентні позиції залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень та фактори підвищення їх конкурентоспроможності.

Вихідним методологічним положенням проведеного дисертаційного положення стало визначення економічної природи (сутності, змісту, факторів формування) конкурентоспроможності підприємства, притаманній ринковій економіці. В літературі ця категорія розглядається найчастіше не комплексно, однобоко, зводячи нерідко їх сутність до конкурентоспроможності продукції, важливого, але лише одного з її проявів. При системному підході під конкурентоспроможністю підприємства слід розуміти його здатність вирішувати у ринковому середовищі дві взаємопов'язаних проблеми, - по-перше, виробляти конкурентоспроможну продукцію, яка в змозі задовольнити суспільний попит за параметрами якості і ціни і може бути реалізована, по-друге, мати при цьому конкурентоспроможну матеріально-технічну базу виробництва, яка забезпечує прибуткове, рентабельне виробництво і стійку ефективність господарювання у довгостроковій перспективі. Виходячи з цього, конкурентоспроможність транспортного підприємства, на думку автора, можна визначити як його здатність, по-перше, задовольняти потреби споживачів у перевезеннях завдяки придатному для них співвідношенню якості наданих послуг та їх ціни (тарифів), тобто успішно реалізувати свою продукцію (послуги), по-друге, забезпечувати таке співвідношення собівартості і ціни наданих послуг, яке гарантує необхідну прибутковість перевезень і стабільну ефективність господарювання у довгостроковому періоді.

Вирішення сучасних проблем залізничного транспорту, що впливають на його конкурентоспроможність, в більшій ступені пов'язано з модернізацією, оновленням та підтримкою рухомого складу та інфраструктури залізниць. Крім того, перспективи ефективного функціонування залізничного транспорту пов'язані з розширенням переліку послуг та підвищенням якості обслуговування пасажирів. Встановлено, що основним конкурентом залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень є автомобільний транспорт, конкурентні переваги якого в останній час суттєво зміцніли. Саме тому підприємствам залізничного транспорту необхідно правильно оцінювати власні можливості. Для виявлення переваг та недоліків власної діяльності та діяльності конкуруючих підприємств необхідно використовувати методи контролінгу, метою яких є виявлення відхилень у значеннях порівнюваних показників, причин таких відхилень та розробка пропозицій щодо їх ліквідації.

На базі аналізу сучасного стану транспортного ринку встановлено перелік факторів, що найбільш впливають на конкурентоспроможність пасажирських перевезень:

- час знаходження пасажира у русі;
- час відправлення та прибуття, як на основні, так і на проміжні станції;
- рівень комфорту в поїздах;

- вартість проїзду;
- безпека руху;
- незалежність від кліматичних умов;
- початкові та кінцеві витрати часу, що пов'язані з організацією поїздки.

Визначено, що потенційні пасажирі надають перевагу тому виду транспорту, у якого найменшій термін знаходження у русі.

Одним зі шляхів покращення якості послуг залізничного транспорту є впровадження заходів, спрямованих на задоволення соціальних потреб населення у пересуванні, що у перспективі надасть можливість збільшити прибуток підприємств залізничного транспорту. В роботі доведено, що одним з них може розглядатися впровадження швидкісного руху.

У розділі 2 - «Аналіз доцільності, матеріально технічних передумов і проблем впровадження швидкісного пасажирського залізничного руху в Україні» - проаналізовано закордонний досвід щодо впровадження швидкісного залізничного пасажирського руху, сформовано напрямки підвищення конкурентоспроможності пасажирського транспорту на вітчизняному ринку пасажирських перевезень, визначено матеріально-технічні, фінансові передумови та проблеми впровадження швидкісного руху.

На основі аналізу закордонного досвіду розвитку транспортної галузі, зокрема, пасажирських перевезень, визначено, що при зменшенні пасажиропотоку та падінні конкурентоспроможності пасажирських перевезень пріоритетним напрямком розвитку пасажирського сполучення в Америці, Японії та в країнах Європи є швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух, що активно розвивається за рахунок фінансування з державного бюджету

Практика розвинутих країн встановлює наявність двох основних напрямів підвищення швидкості руху пасажирських поїздів. Перший пов'язаний з реконструкцією існуючих залізниць для організації сумісного вантажопасажирського сполучення зі швидкістю руху пасажирських поїздів 160 – 200 км/год, другий передбачає будівництво спеціалізованих високошвидкісних пасажирських магістралей для руху зі швидкістю вище 200 км/год з необхідністю виробництва рухомого складу нового покоління. Нові та реконструйовані магістралі, які об'єднані до єдиної мережі швидкісного та високошвидкісного сполучення, створюють міжнародні транспортні коридори значної протяжності. Серед основних переваг швидкісних та високошвидкісних перевезень необхідно відзначити високий рівень безпеки та зручний графік руху поїздів.

Результати аналізу сучасного стану залізничного транспорту України підтвердили необхідність впровадження швидкісного пасажирського руху. Наслідки від цього мають як мікро-, так і макрорівневі значення. Зараз питання розвитку швидкісних залізничних пасажирських перевезень, а саме заходи та етапи цього процесу, визначено Державною цільовою програмою організації на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2008-2015 рр. (програма). Вона передбачає поетапне створення в Україні мережі швидкісних залізничних магістралей для сполучення столиці України з великими обласними та

промисловими центрами, а також з країнами Західної Європи та СНД за рахунок розподілення вантажного та пасажирського руху. При цьому усі ці заходи пов'язані зі значними капіталовкладеннями виробництва та закупівлею високошвидкісного рухомого складу, спорудженням високошвидкісних колій. Але автор дисертаційної роботи, докладно вивчивши основні положення програми, вважає, що деякі з них є недостатньо ефективними. Так, наприклад, розподіл вантажо- та пасажиропотоків призведе до зростання собівартості усіх видів перевезень та збільшення тарифів. Це пов'язано також з розподіленням постійних витрат між вантажним та пасажирським рухом. Доведено необхідність проведення постійного та в повному обсязі, відповідно положень програми, фінансового забезпечення заходів за рахунок бюджетних коштів. Як підтверджує практика, ці вимоги зараз не виконуються, а при обмежених власних фінансових можливостях реалізація заходів програми не здійснюється. Саме тому зроблено висновок щодо знаходження інших шляхів, які б уможливили розвиток швидкісного залізничного пасажирського руху вітчизняними сталевими магістралями.

У розділі 3 - «Визначення доцільності й економічної ефективності впровадження швидкісного пасажирського руху» - розроблено методичні підходи до визначення управлінських передумов (етапів) організації швидкісного пасажирського руху, удосконалено методичний підхід до визначення собівартості пасажирських перевезень, розроблено рекомендації щодо покращення умов експлуатації пасажирських швидкісних поїздів.

Залучення додаткових обсягів пасажиропотоків позначиться на зменшенні збитковості підприємств залізничного транспорту, що стало в основі звернення автора до їх внутрішніх можливостей, які дозволять впровадити швидкісний пасажирський рух при існуючій інфраструктурі залізниць та складів поїздів, використовуючи маркетинговий підхід. Його сутність пов'язана з урахуванням потреб потенційних пасажирів, що знаходиться в основі складання оптимального для пасажирів та підприємств залізничного транспорту графіку руху, часу відправлення, знаходження у русі та прибуття.

На підставі проведених у дисертаційній роботі досліджень визначено етапи впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України (табл. 1) при умові приведення фактичної дільничної швидкості руху пасажирських поїздів до нормативної, а стану колії до відповідного технічним вимогам.

Таблиця 1

Управлінські передумови (етапи) впровадження швидкісного залізничного руху в Україні

Етап	Зміст етапу
I етап	Визначення пріоритетних напрямків впровадження швидкісного пасажирського руху
II етап	Визначення пріоритетного часу відправлення та прибуття пасажирів
III етап	Визначення пріоритетного терміну знаходження пасажирів у русі

Етап	Зміст етапу
IV етап	Складання оптимального для пасажирів та залізниці графіку руху пасажирських та вантажних поїздів з урахуванням даних, отриманих на попередніх етапах

На першому етапі запропоновано методичний підхід щодо визначення пріоритетного напрямку впровадження швидкісного пасажирського руху, який базується на визначенні потреби потенційних пасажирів у пересуванні по досліджуваному напрямку та затребуваності послуг залізничного транспорту на ньому (рис.1). За результатами комплексного дослідження визначається середньозважений коефіцієнт пріоритетності напрямку. Якщо отриманий коефіцієнт затребуваності напрямку за усіма видами транспорту значно перевищує коефіцієнт затребуваності залізничних пасажирських перевезень, це свідчить про те, що пасажирів віддають перевагу іншим видам транспорту.

Швидкісний пасажирський рух дозволяє пересування по напрямку практично без проміжних зупинок, тому доцільно визначення кількості пасажирів, які мають потребу у поїзді від початкової до кінцевої зупинки досліджуваного маршруту. Запропоновано коефіцієнт маршрутності напрямку, який базується на урахуванні маршрутності усіх пасажирських поїздів у даному напрямку. У разі не затребуваності досліджуваного напрямку від початкової до кінцевої зупинки без зміни у складі пасажирів робиться висновок про недоцільність впровадження швидкісного пасажирського руху.

На другому етапі для приваблення потенційних пасажирів до залізничних перевезень, зокрема швидкісних, запропоновано концептуальний підхід до визначення оптимального часу відправлення та прибуття швидкісних поїздів у кінцеві пункти на маршруті, який визначено як пріоритетний для впровадження швидкісного пасажирського руху (рис. 2).

Для визначення зручного для пасажирів часу відправлення й прибуття запропоновано показник пріоритетного часу відправлення / прибуття. Він є відносною величиною, що відображує перевагу одного часу відправлення або прибуття над іншим з погляду потенційних пасажирів. Дані про пріоритетність отримані на підставі опитування населення різної сфери діяльності, що прямують в одному напрямку в різний час доби.

На третьому етапі на основі раніше отриманих результатів приймаються рішення про використання тільки швидкісних пасажирських поїздів підвищеної комфортності з місцями для сидіння, або використання денних швидкісних пасажирських поїздів підвищеної комфортності з місцями для сидіння та нічних швидкісних пасажирських поїздів з місцями для сну різного рівня комфорту. На цьому етапі на напрямку, який визначено як пріоритетний для впровадження швидкісного пасажирського руху, визначається необхідна кількість складів, що мають курсувати протягом доби, та доцільність застосування тактового графіку руху поїздів.

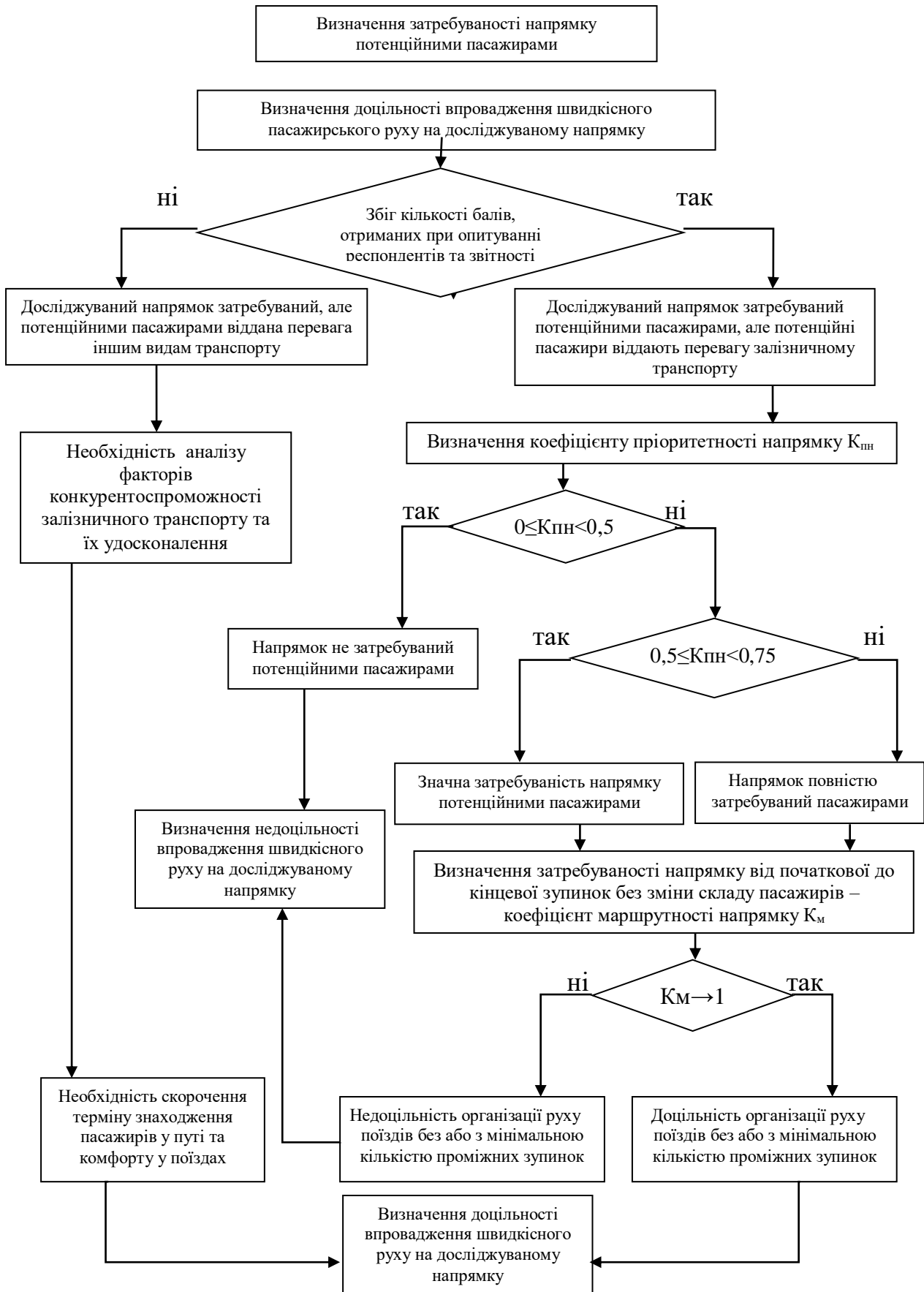


Рис. 1. Схема-алгоритм деталізації I етапу організації швидкісного пасажирського руху

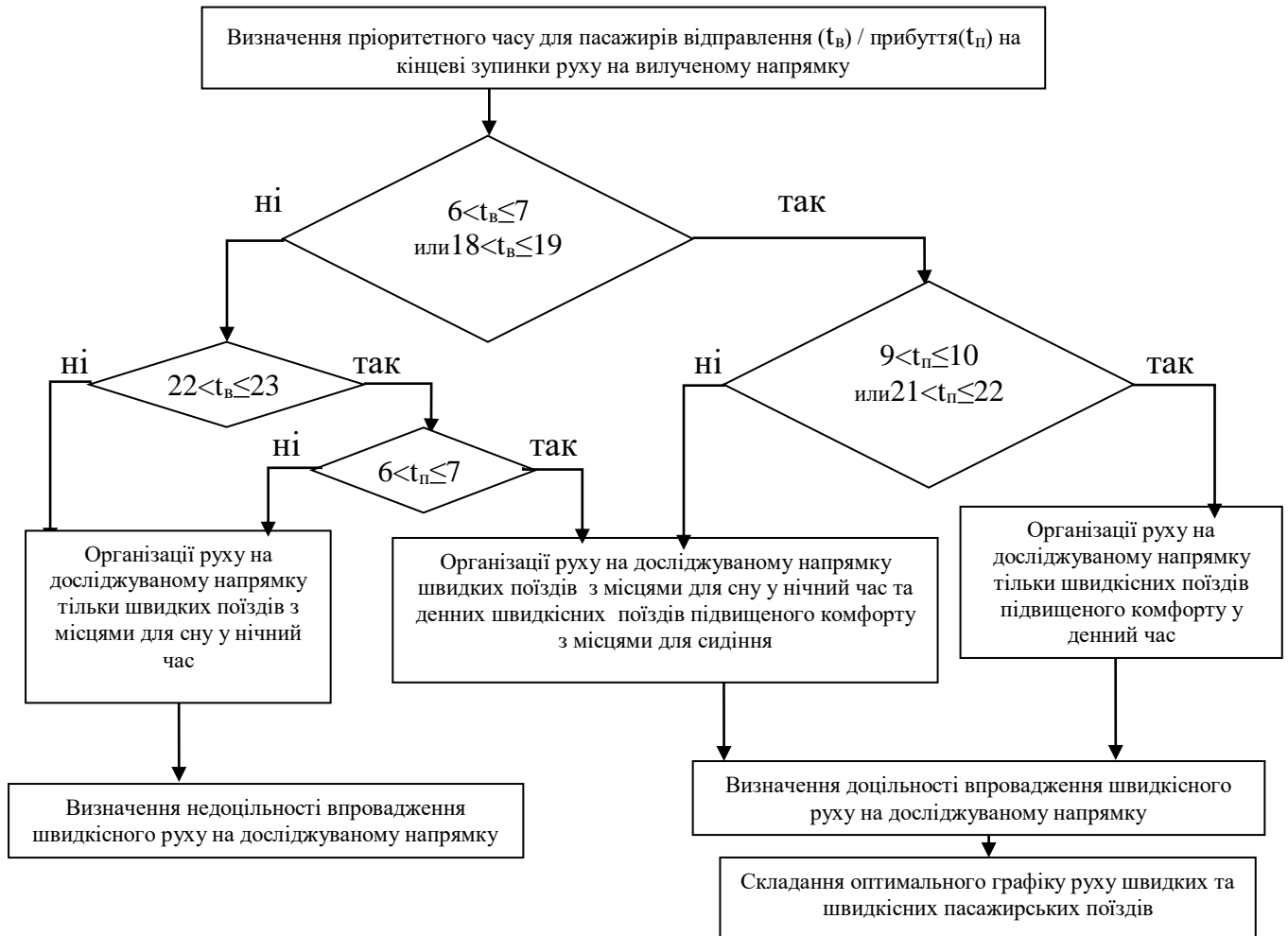


Рис. 2. Схема-алгоритм деталізації II етапу організації швидкісного пасажирського руху

На четвертому етапі передбачається складання оптимального для пасажирів та залізниць графіку руху пасажирських та вантажних поїздів на пріоритетному маршрутному напрямку з урахуванням визначення зручного з погляду пасажирів часу відправлення й прибуття та терміну знаходження у русі.

Доведено, що використання запропонованих етапів організації та впровадження швидкісного пасажирського руху дозволить без значних капітальних вкладень впровадити принципово новий вид послуг на залізничному транспорті.

Практичне застосування теоретичних розробок етапів впровадження швидкісного руху здійснено на прикладі ділянки Харків – Київ.

Проаналізовано, що існуючі методи визначення витрат на здійснення пасажирських перевезень не дають можливості урахування змін, які відбуваються у роботі рухомого складу при підвищених швидкостях.

На залізничному транспорті для розрахунку змінних експлуатаційних витрат по пасажирським перевезенням використовується метод одиничних витратних ставок, який дає можливість визначення показника на 1000 пасажиро-кілометрів, з наступним приведенням загальної величини до умов розрахункового напрямку. За цим методом розрахована собівартість здійснення швидкого й швидкісного руху та

визначено рівень їх рентабельності за існуючими умовами експлуатації. Отримане збільшення показника рентабельності пасажирських перевезень при використанні швидкісного руху проти швидкого на досліджуваному маршруті довело доцільність впровадження швидкісного пасажирського залізничного руху.

Визначено, що робота рухомого складу при підвищених швидкостях характеризується значною зміною опору руху, що супроводжується відповідним збільшенням витрат енергоресурсів на тягу поїздів. Крім того, на динаміку витрачених палива та електроенергії на тягу поїздів має значний вплив маса рухомого складу.

Обґрунтовано необхідність удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат на пасажирські перевезення з урахуванням впливу експлуатаційних факторів на витрати палива та електроенергії на тягу поїздів з використанням багатофакторної математичної моделі, яка дає можливість визначення витрат для різних типів пасажирського тягового рухомого складу при різноманітних умовах експлуатації та збільшених швидкостях.

Запропоновано застосування удосконаленого методу одиничних витратних ставок безпосередньо для певного поїзду, який рухається окресленою ділянкою маршруту, що дає можливість отримання уточненої розрахункової величини експлуатаційних витрат на здійснення пасажирських перевезень.

З урахуванням факторів розроблена спеціальна програма розрахунку собівартості пасажирських перевезень, в основу якої покладено удосконалений метод одиничних витратних ставок. Запропонована програма використана для розрахунку витрат на досліджуваному напрямку. Запропоновано економіко-математичну модель залежності рентабельності пасажирських перевезень від експлуатаційних показників з метою визначення найбільш рентабельних композиції та складу поїзду.

Кінцевим етапом оцінки доцільності впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України є оцінка конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень до та після впровадження швидкісного пасажирського залізничного руху. Оцінка конкурентоспроможності пасажирських перевезень проведена за сформованою у роботі системою факторів конкурентоспроможності пасажирських перевезень (табл.2).

Таблиця 2

Коефіцієнти вагомості факторів впливу на конкурентоспроможність пасажирських перевезень

Назва показника	Коефіцієнт вагомості β_i
Термін перебування пасажирів у русі	0,35
Рівень комфорту	0,15
Час відправлення та прибуття як на основні, так і на проміжні станції	0,25

Продовж. табл. 2

Назва показника	Коефіцієнт вагомості β_i
Початкові та кінцеві витрати часу, пов'язані з організацією поїздки	0,05
Незалежність від кліматичних умов	0,1
Безпека руху	0,1
Всього	1

Визначення вагомості факторів проведено з використанням методів експертної оцінки і рангової кореляції.

На основі проведеного дослідження визначено комплексний показник конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень, що характеризує конкурентоспроможність товарів (послуг) на основі зрівняння показників їх технічних параметрів до економічних з урахуванням факторів впливу на конкурентоспроможність на основі комбінування відносних показників. Розраховано середню бальну оцінку кожного з показників з точки зору споживачів та експертів.

За результатами обчислень отримано граничнодопустимі критерії показника конкурентоспроможності пасажирських перевезень.

Для розрахунку комплексного показника конкурентоспроможності пасажирських перевезень було розраховано середню бальну оцінку кожного з показників, виходячи з бальної оцінки споживачів (табл. 3).

Таблиця 3

Визначення середньозважених індексів технічних та економічних параметрів пасажирських перевезень на прикладі швидкого поїзду та автобусу на ділянці Харків - Київ

Назва показника	Середня бальна оцінка		Індекс технічних параметрів
	Швидкий поїзд Харків - Київ	«Автолюкс» Харків - Київ	
Термін перебування пасажира у русі, год	5	7	0,25
Рівень комфорту в поїздах	6	5	0,18
Зручність часу відправлення та прибуття, як на основні, так і на проміжні станції	7	9	0,194
Початкові та кінцеві витрати часу, пов'язані з організацією поїздки	8	8	0,05
Незалежність від кліматичних умов	10	3	0,33
Безпека руху	9	5	0,18

Продовж табл.3

Назва показника	Середня бальна оцінка		Індекс технічних параметрів
	Швидкий поїзд Харків - Київ	«Автолюкс» Харків - Київ	
Середньозважений індекс технічних параметрів пасажирських залізничних перевезень			1,184
Індекс економічних параметрів пасажирських залізничних перевезень	72,54	100	0,725

Зважений параметричний індекс залізничного транспорту дорівнює 1,63 (>1). Це доводить, що пасажирські перевезення залізничним транспортом є конкурентоспроможними. Але доцільно оцінити конкурентоспроможність пасажирських перевезень після впровадження швидкісного залізничного пасажирського руху (табл.4).

Таблиця 4

Визначення середньозважених індексів технічних та економічного параметрів пасажирських перевезень на прикладі швидкісного поїзду та автобусу на ділянці Харків – Київ

Назва показника	Середня бальна оцінка		Індекс технічних параметрів
	Швидкісний поїзд Харків - Київ	«Автолюкс» Харків - Київ	
Термін перебування пасажира у путі, год	9	7	0,45
Рівень комфорту в поїздах	9	5	0,27
Зручність часу відправлення та прибуття, як на основні, так і на проміжні станції	9	9	0,25
Початкові та кінцеві витрати часу, пов'язані з організацією поїздки	8	8	0,05
Незалежність від кліматичних умов	10	3	0,333
Безпека руху	9	5	0,18
Середньозважений індекс технічних параметрів пасажирських залізничних перевезень			1,53
Індекс економічних параметрів пасажирських залізничних перевезень	89,83	100	0,898

За результатами розрахунків отримано, що значення коефіцієнта конкурентоспроможності дорівнює 1,71. Доведено, що конкурентоспроможність залізничних пасажирських перевезень з використанням швидкісного руху вище, ніж

при існуванні тільки швидких поїздів, а також, що впровадження швидкісного пасажирського руху є фактором забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом.

ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі обґрунтовані теоретичні та методичні підходи до визначення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок впровадження швидкісного руху; розроблені практичні рекомендації до організації швидкісного руху, що сприяє підвищенню конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень в Україні. Узагальнення отриманих результатів дослідження дало змогу сформулювати наступні висновки:

1. Аналіз концептуальних підходів до визначення поняття «конкурентоспроможність транспортного підприємства» дозволило дійти про необхідність його удосконалення. Тому у роботі запропоновано визначення поняття конкурентоспроможності транспортного підприємства як його здатність, по-перше, задовольняти потреби споживачів у перевезеннях завдяки придатному для них співвідношенню якості наданих послуг та їх ціни (тарифів), тобто успішно реалізувати свою продукцію (послуги), по-друге, забезпечувати таке співвідношення собівартості і ціни наданих послуг, яке гарантує необхідну прибутковість перевезень і стабільну ефективність господарювання у довгостроковому періоді.

2. Сучасний стан пасажирських перевезень характеризується зменшенням пасажиропотоку та втрачанням їх конкурентних позицій на ринку транспортних перевезень. Для зміни ситуації запропоновано такі напрямки підвищення конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень: впровадження швидкісного залізничного пасажирського руху, підвищення рівня комфорту в поїздах, застосування зручного часу відправлення та прибуття як на основні так і на проміжні станції руху поїзду.

3. За результатами моніторингу ринку транспортних послуг у сфері пасажирських перевезень визначено, що найбільш впливовими факторами є час знаходження пасажирів у шляху прямування, якість транспортного обслуговування та час відправлення/прибуття на кінцеву зупинку, що обґрунтовує доцільність впровадження швидкісних пасажирських перевезень на залізничному транспорті України.

4. На основі аналізу закордонного досвіду розвитку транспортної галузі в сфері пасажирських перевезень, визначено, що при зменшенні пасажиропотоку та зниженні конкурентоспроможності залізничних пасажирських перевезень, пріоритетним напрямком розвитку пасажирського сполучення в Америці, Японії та в країнах Європи є швидкісний та високошвидкісний пасажирський рух, що сприяло розробці основних напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного пасажирського транспорту в Україні.

5. Розроблено методичні підходи щодо визначення управлінських передумов (етапів) організації швидкісного пасажирського руху на залізницях України, на основі зіставлення затребуваності напрямку потенційними пасажирами та фактичної населеності поїздів, що дозволяє визначення доцільності впровадження швидкісного руху на досліджуваному напрямку.

6. Розроблено систему факторів впливу на кількість витрачених палива та електроенергії при застосуванні рухомого складу у швидкісному пасажирському русі:

- вид руху,
- тип тягового рухомого складу,
- профіль путі на ділянці,
- обмеження швидкості на ділянці,
- технічна швидкість,
- маса рухомого складу,
- композиція потягу,
- населеність потягу (для пасажирського руху),
- навантаження на вісь вагона,
- кількість та тривалість зупинок на проміжних станціях,

та доведено залежність їх від збільшення швидкості. Удосконалено метод визначення собівартості пасажирських перевезень за допомогою багатофакторної математичної моделі з використанням запропонованої системи факторів впливу.

7. За рахунок повної електрифікації мережі залізниць, зміни складу та композиції рухомого складу в залежності від його населеності, швидкості руху запропоновано практичні рекомендації щодо оптимізації умов експлуатації пасажирських швидкісних поїздів з метою підвищення доходності пасажирських залізничних перевезень.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

- у наукових фахових виданнях:

1. Еремина М.А. Внедрение скоростного движения как способ повышения конкурентоспособности железных дорог / М.А. Еремина, Ю.Е.Калабухин // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2006. - №13. – С. 148-151.

2. Еремина М.А. К вопросу определения приоритетного времени отправления / прибытия скоростных пассажирских поездов / М.А.Еремина // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2007. - №17. - С. 175-177.

3. Єр'оміна М.О. Визначення основних підходів до відтворення основних фондів підприємств залізничного транспорту України / М.О.Єр'оміна // Вісник ХНУ ім. В.Н.Каразіна. - 2009. - №840. – С. 14-18.

4. Єр'оміна М.О. Методичні підходи до визначення етапів впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України / М.О.Єр'оміна // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. - №26. - С. 180-184.

5. Єрємiна М.О. Удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат пасажирських залізничних перевезень / М.О.Єрємiна, Ю.Є.Калабухiн // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. - т. VI, № .254. - С. 1401 – 1405.

6. Єрємина М.А. Автоматизированная система расчета рентабельности и определения композиции поезда при оптимальном количестве вагонов для отдельно взятого поезда / М.А.Єрємина // Бизнес Информ. – 2009. - №8 (370). – С. 6 - 10.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

7. Єрємина М.А. Целесообразность увеличения скорости на железнодорожном транспорте / М.А.Єрємина, Ю.Є.Калабухин // Інформаційно-керуючі системи на залізничному транспорті: матеріали наук.-практ. конф.. – Х.: УкрДАЗТ, 2005. - №5. – С. 133.

8. Єрємина М.А. К вопросу повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта за счет организации скоростного движения / М.А.Єрємина, Ю.Є.Калабухин // Проблеми економіки транспорту: IV міжнар. наук. конф., 28-29 квітня., 2005 р. : тези доп., Дн. : ДІПТ, 2005. - С. 59.

9. Єрємина М.А. Экономические проблемы использования скоростного движения в Украине / М.А.Єрємина, Ю.Є.Калабухин // Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта : LXVI Междунар. науч.-практ. конф., 11-12 мая, 2006 г: тезисы док., Дн. : ДИИТ, 2006. - С. 389.

10. Єрємина М.А. Анализ технико-экономических предпосылок организации международного скоростного движения / Ю.Є.Калабухин, М.А. Єрємина // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України : II міжнар. наук.-практ. конф., 7-11 червня, 2006 р.: тези. доп. – 2006. – Вип.14. – С. 54-55.

11. Єрємина М.А. К вопросу расчета и анализа эксплуатационных расходов скоростных пассажирских перевозок / М.А. Єрємина // VI міжнар. наук. конф. Проблеми економіки транспорту:, 26-27 квітня., 2007 р.: тези доп. – Дн. : ДІПТ, 2007. - С. 51.

12. Єрємина М.А. К вопросу расчета себестоимости пассажирских перевозок / М.А.Єрємина // Проблеми економіки транспорту : VII міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ, 26-27 квітня., 2008 р.: тези доп. – Дн. : ДІПТ. - 2008. - С. 51.

13. Єрємина М.А.Обоснование целесообразности внедрения скоростного и высокоскоростного пассажирского железнодорожного движения на основе комплексного изучения опыта других стран мира / М.А.Єрємина // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: V міжнар. наук.-практ. конф., 1-6 червня, 2009р. – Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2009. – №27. – С. 51-52.

АНОТАЦІЯ

Єрьоміна М.О. Забезпечення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок впровадження швидкісного пасажирського руху. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту, Харків, 2009.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню теоретичних, прикладних та методичних підходів щодо розробки теоретичних положень, висновків і рекомендацій, які доведені до рівня методичних розробок і пропозицій, необхідних для обґрунтованого ухвалення управлінських рішень в процесі організації швидкісних пасажирських перевезень на залізничному транспорті з метою підвищення конкурентоспроможності залізниць. Вилучені фактори конкурентоспроможності пасажирських перевезень дозволили обґрунтувати напрямок поліпшення якості роботи пасажирського транспорту.

Доведено необхідність та актуальність методичного підходу визначення доцільності та етапів організації швидкісного та високошвидкісного пасажирського руху, які сприяли прийняттю управлінських рішень щодо виявлення напрямку руху та умов експлуатації рухомого складу при організації швидкісного пасажирського руху, що є головною передумовою підвищення конкурентоспроможності залізничних перевезень. Доведено необхідність удосконалення методу розрахунку експлуатаційних витрат по пасажирським перевезенням з урахуванням витрат палива та електроенергії на тягу поїздів при збільшених швидкостях руху та зміненої вазі рухомого складу, при яких традиційна оцінка економічного ефекту доповнюється розрахунком економічної ефективності визначення найбільш оптимальних композиції поїзду та кількості вагонів у його складі, дозволивши максимізувати ефективність впровадження швидкісного пасажирського руху та підвищити конкурентоспроможність пасажирських перевезень.

Ключові слова: конкурентоспроможність, швидкісний пасажирський рух, пріоритетність напрямку, економічна ефективність, експлуатаційні витрати, метод одиничних витратних ставок.

АННОТАЦИЯ

Еремина М.А. Обеспечение конкурентоспособности пассажирских перевозок за счет внедрения скоростного пассажирского движения. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 - экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). - Украинская государственная академия

железнодорожного транспорта, Харьков, 2009.

Диссертационная работа посвящена исследованию теоретических, прикладных и методических подходов относительно разработки теоретических положений, выводов и рекомендаций, которые доведены до уровня методических разработок и предложений, необходимых для обоснованного принятия управленческих решений в процессе организации скоростных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте с целью повышения конкурентоспособности железных дорог. Для формирования системы факторов конкурентоспособности пассажирских перевозок проведен сравнительный анализ рынка автотранспортных и железнодорожных услуг. Доказано, что при выборе вида транспорта, которому отдают предпочтение потенциальные пассажиры при возникновении необходимости передвижения, одними из наиболее влиятельных факторов является время нахождения в пути и качество комфорта. Выявленные факторы конкурентоспособности пассажирских перевозок позволили обосновать направление улучшения качества работы пассажирского транспорта. Изучен и проанализирован опыт стран ближнего и дальнего зарубежья о выходе из условий экономического кризиса, характеризующихся снижением пассажиропотока и объемов перевозок.

Определено, что одним из приоритетных путей привлечения пассажиров к железнодорожному транспорту является внедрение скоростного и высокоскоростного движения. Доказана необходимость и актуальность методического подхода определения целесообразности и этапов организации скоростного и высокоскоростного пассажирского движения, которые способствовали принятию управленческих решений относительно выявления приоритетного направления, на котором целесообразно внедрение скоростного и высокоскоростного пассажирского движения и условий эксплуатации подвижного состава. В основу разработки этапов организации внедрения скоростного и высокоскоростного пассажирского движения на железнодорожном транспорте легло определение востребованности исследуемого маршрута потенциальными пассажирами, что является главным условием повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок.

Проанализировано, что существующие методы определения затрат на осуществление пассажирских перевозок не дают возможности учета изменений, которые происходят в работе подвижного состава при повышенных скоростях.

На железнодорожном транспорте для расчета переменных эксплуатационных затрат в пассажирском движении используется метод единичных расходных ставок, который дает возможность определения показателя на 1000 пассажиро-километров, с последующим приведением общей величины к условиям расчетного направления. По этому методу рассчитана себестоимость скорого и скоростного движения и определен уровень их рентабельности в существующих условиях эксплуатации. Полученное увеличение рентабельности пассажирских перевозок при использовании скоростного движения в противовес скорому на исследуемом маршруте доказало целесообразность внедрения скоростного движения.

Определено, что работа подвижного состава при повышенных скоростях характеризуется значительным изменением сопротивления движения, что сопровождается соответствующим увеличением затрат энергоресурсов на тягу поездов. Кроме того, на динамику потраченного топлива и электроэнергии на тягу поездов имеет значительное влияние масса подвижного состава.

Обоснована необходимость усовершенствования метода расчета эксплуатационных затрат на пассажирские перевозки с учетом влияния эксплуатационных факторов на расходы топлива и электроэнергии на тягу поездов с использованием многофакторной математической модели, которая дает возможность определения затрат для разных типов тягового подвижного состава при разнообразных условиях эксплуатации и увеличенных скоростях.

Предложено применение усовершенствованного метода единичных расходных ставок непосредственно для определенного поезда, который движется очерченным участком маршрута, что дает возможность получения уточненной расчетной величины эксплуатационных расходов на осуществление пассажирских перевозок.

С учетом факторов разработана специальная программа расчета себестоимости пассажирских перевозок, в основу которой положен усовершенствованный метод единичных расходных ставок. Рекомендованная программа использована для расчета расходов на исследуемом направлении. Предложена экономико-математическая модель зависимости рентабельности пассажирских перевозок от эксплуатационных показателей с целью определения наиболее рентабельных композиции и состава поезда.

Конечным этапом оценки целесообразности внедрения скоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины является оценка конкурентоспособности пассажирских железнодорожных перевозок, которая проведена по авторской системе факторов конкурентоспособности перевозок.

Доказана необходимость усовершенствования метода расчета эксплуатационных затрат по пассажирской перевозкам с учетом расходов топлива и электроэнергии на тягу поездов при увеличенных скоростях движения и измененной массе подвижного состава, при которых традиционная оценка экономического эффекта дополняется расчетом экономической эффективности оптимальных композиции поезда и количества вагонов в его составе. Это дало возможность максимизировать эффективность внедрения скоростного пассажирского движения и повысить конкурентоспособность пассажирских перевозок.

Ключевые слова: конкурентоспособность, скоростное пассажирское движение, приоритетность направления, экономическая эффективность, эксплуатационные затраты, метод единичных расчетных ставок.

ANNOTATION

Eremina M.A. Securing the competitiveness of passenger traffic through the introduction of high-speed passenger traffic. - Manuscript.

The thesis for a degree of candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 - economics and business administration (by economic activity). - Ukrainian State Academy of Railway Transport, Kharkov, 2009.

The thesis is devoted to the study of theoretical, applied and methodological approaches for the development of theoretical propositions, conclusions and recommendations that are brought to the level of methodological developments and proposals needed for informed decision making in the organization of high-speed passenger rail transport to improve the competitiveness of railways . Identified factors of competitiveness of passenger traffic justified the direction of improving the quality of passenger transport. The necessity and urgency of a methodical approach to determine the feasibility and the phases of speed and high-speed passenger traffic, which contributed to making management decisions regarding the identification of direction and the operating conditions of the rolling stock in the organization of high-speed passenger traffic, which is essential for improving the competitiveness of rail transport, are proved.

The necessity of improving the method of calculating the operating costs of passenger transport, taking into account the cost of fuel and electricity for pulling trains under increasing of speed of movement and changing mass of the rolling stock, in which the traditional evaluation of the economic effect is complemented by the calculation of cost-effectiveness of determining the best composition of trains and the number of cars in its composition that made it possible to maximize the efficiency of the introduction of high-speed passenger traffic and improve the competitiveness of passenger traffic, are proved.

Key words: competitiveness, high-speed passenger traffic, priorities, economic efficiency, operating costs, the method of calculation of unit rates

Єрбоміна Марина Олександрівна

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ШВИДКІСНОГО РУХУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами
(за видами економічної діяльності)

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

О.А. Криворученко

Підписано до друку 30.12.2009 р. Формат паперу 60x84 1/16.
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.
Наклад 100 прим. Зам. № 662. Безкоштовно.

Видавництво УкрДАЗТ.
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7