

УДК 656.224.072

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

О. О. Матусевич

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

А. А. Матусевич

DEFINITION AND SYSTEMATIZATION OF FACTORS AFFECTING THE OPTIMIZATION OF PASSENGER TRAINS PLYING ZONES IN UKRAINE

A. A. Matusevich

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

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

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

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

1. Вступ

Залізничне сполучення є одним із зручних способів переміщення пасажирів, оскільки це надійно, зручно та зумовлено їх соціальною спрямованістю. У сучасних умовах є дуже актуальним питання підвищення ефективності функціонування окремих поїздів та скорочення експлуатаційних

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

2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

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

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

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

значну кількість пасажирських вагонів [13], класифікація факторів підвищення ефективності підсобно-допоміжної діяльності вагонних дільниць [14], пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні з точки зору джерел фінансування [15, 16], удосконалення методичного підходу до визначення раціональних зон курсування тільки швидкісних поїздів, проблема мала лише локальне вирішення [17].

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

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

3. Об'єкт, ціль та задачі дослідження

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

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

Для досягнення поставленої мети були поставлені наступні завдання:

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

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

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

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

Для підвищення ефективності курсування пасажирських поїздів слід зазначити наступні підходи: підвищення доходу окремого поїзду з урахуванням вищенаведених факторів; зниження витрат на курсування окремого поїзду за рахунок: скорочення зупинок з невеликою кількістю пасажирів; зміни періоду курсування, графіку та організації руху, кільцювання пасажирських поїздів;

оптимізації відстані курсування поїзду у разі коли населеність спливає після певної зони.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Технічні (технічна характеристика, конструкційна швидкість, ресурсні показники, кількість вагонів, загальна маса поїзда, плавність ходу, нормативна населеність поїзда та ін.).

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

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

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

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

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

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

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

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

Таблиця 1

Основні фактори впливу на ефективність курсування окремого пасажирського поїзду.

Економічні чинники	Основні фактори впливу на ефективність окремого пасажирського поїзду
Доходи від перевезень	Населеність рухомого складу
	Величина тарифів на перевезення
	Термін подорожі

	Швидкість руху
	Вартість рухомого складу
	Якісні показники рухомого складу
	Якість обслуговування пасажирів
	Дальність подорожі
	Наявність ефективних конкурентів
	Стан залізничної інфраструктури
	Графік руху поїзда
Витрати на перевезення пасажирів	Вид рухомого складу
	Населеність рухомого складу
	Технічна характеристика рухомого складу
	Швидкість руху
	Дальність подорожі
	Якісні показники рухомого складу
	Якість обслуговування пасажирів
	Вартість рухомого складу
	Кількість вагонів у поїзді та їх технічна характеристика
	Стан залізничної інфраструктури
	Кількість зупинок поїзда
	Вартість технічного обслуговування та екіпірування поїзда
	Вартість планових видів ремонту

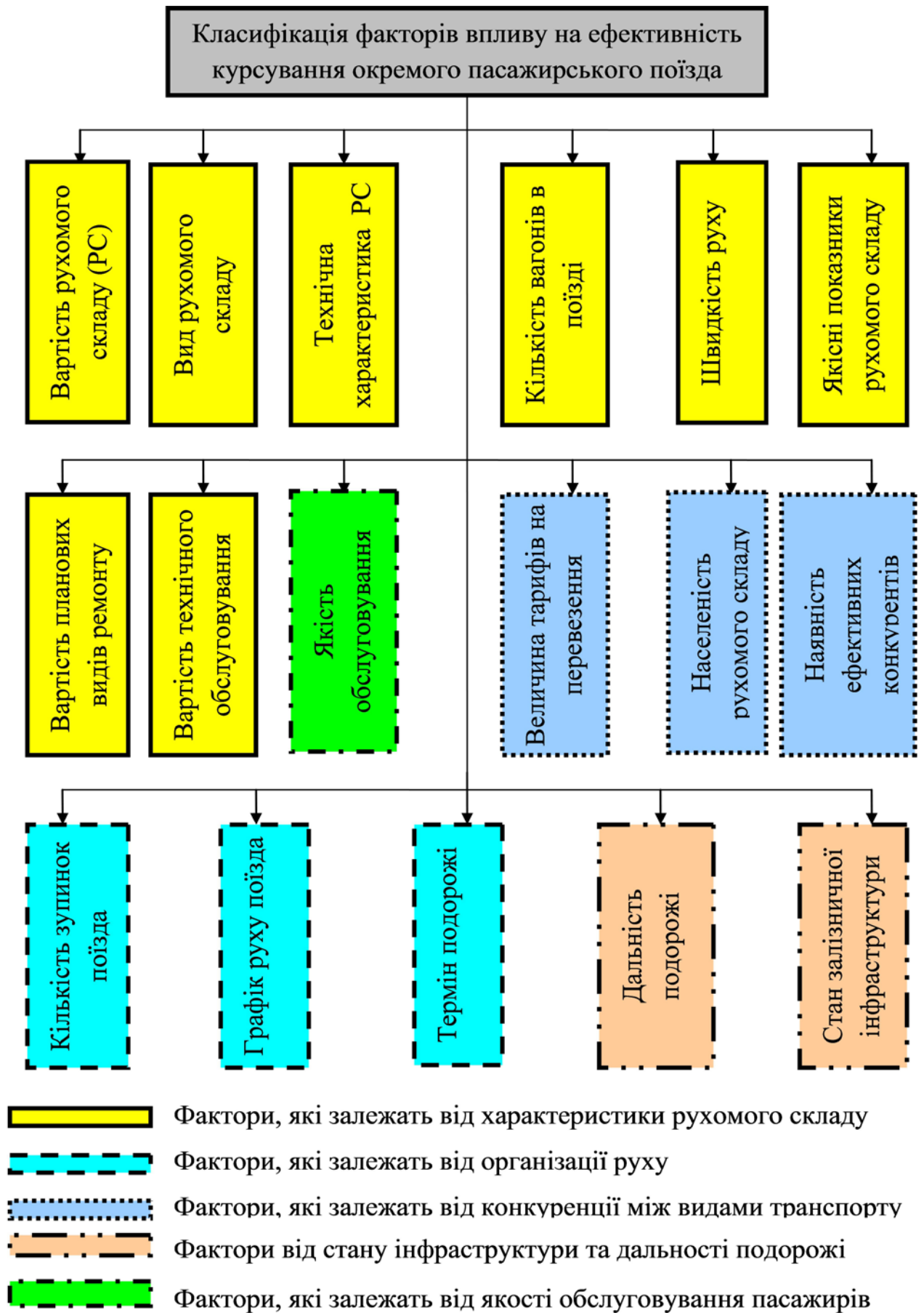


Рис. 1. Класифікація факторів впливу на курсування пасажирських поїздів.

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

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

Одним із головних факторів, який негативно впливає на привабливість залізничного транспорту, є низька якість обслуговування пасажирів у поїздах (*п'ята група факторів*), особливо у приміському сполученні, де не працюють, а інколи відсутні туалети та місця відпочинку. Рухомий склад усіх пасажирських поїздів морально та фізично застарілий, а новий закупляється у незначній кількості. Дуже висока вартість обслуговування пасажирів у швидкісних поїздах спонукає пасажирів майже нічого не закупляти у стюардів.

Детальне дослідження всіх п'яти груп факторів та визначення їх впливу на ефективність курсування пасажирських поїздів є метою інших наукових досліджень [18, 19, 20].

5. Результати дослідження факторів впливу на курсування пасажирських поїздів

У даній роботі проведені дослідження, які стосуються визначення їх впливу на оптимальний розмір зони обороту окремих видів пасажирських поїздів з метою розробки системи заходів для кожного з них, що дозволить підвищити ефективність їх діяльності (табл. 2).

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

- Використання лише моторвагонного рухомого складу, дизель-поїздів та рейкових автобусів, оскільки вагони локомотивної тяги для експлуатації неефективні;

- Зона курсування приміських поїздів не повинна перевищувати 70 км, збільшення відстані обороту поїзда потребує економічного обґрунтування, або заміни поїзда на регіональний;

- Час подорожі пасажирів у приміській зоні може перевищувати 1,5 години лише за умови економічної доцільності;

- Кількість зупинок з малою кількістю пасажирів мусить бути економічно обґрунтована;

- Тарифна політика має враховувати попит на залізничні перевезення і тарифи на автомобільні перевезення;

•Якість обслуговування повинна відповідати вітчизняним стандартам якості.

Таблиця 2

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

Вид сполучення	Приміське	Регіональн е	Міжрегіональ не	Далеке	Швидкісне денне
Назва поїзду	Приміськи й, приміськи й прискорен ий	Регіональн ий, регіональн ий прискорен ий	Міжрегіональ ний, міжрегіональн ий швидкісний	Нічний інтерсіті, нічний інтерсіті експрес, Інтерсіті, інтерсіті експрес	Денний інтерсіті, денний інтерсіті експрес
Вид рухомого складу	МВРС, рейковий автобус	МВРС	МВРС та вагони локомотивної тяги	Вагони локомотив ної тяги типу «Столични й експрес» та швидкісни й рухомий поїзд	Вагони локомотив ної тяги типу «Столични й експрес» та швидкісни й рухомий поїзд
Зона курсування або дальність подорожі, км	До 80	До 180, але у межах однієї області	До 500, але у межах двох або трьох областей	У межах України та за її межі	Визначаєть ся терміном руху не більше ніж 8 годин
Організація руху. (Термін подорожі, год.)	Час у дорозі не більше 1,5 годин	Час у дорозі не більше 2,25 годин	Час у дорозі не більше 4,5 годин	Час у дорозі залежно від відстані та швидкості	Час у дорозі не більше 8 годин
Організація руху. (Кількість зупинок)	Згідно з розкладом руху та підвищенн ям ефективно	Кількість зупинок слід економічн о обґрунтува	Кількість зупинок слід економічно обґрунтувати	Згідно з розкладом руху та підвищенн ям ефективно	Згідно з розкладом руху та підвищенн ям ефективно

	сті поїзда	ти		сті поїзда	сті поїзда
Організація руху. (Населеність, пас.)	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту	Максимальна за ефективністю та з урахуванням комфорту
Тарифна політика	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів	Гнучка з урахуванням максимальної ефективності та основних конкурентів
Якість обслуговування	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі	Підвищення комфортності та зручності подорожі

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

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

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

- Кількість зупинок має бути економічно обґрунтована.

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

6. Обговорення результатів дослідження факторів впливу на курсування пасажирських поїздів

Запропонована удосконалена класифікація основних факторів впливу на ефективність курсування різних видів пасажирських поїздів, котра складається

з п'яти груп чинників, що враховують характеристики рухомого складу, організацію руху пасажирських поїздів, сучасний стан залізничної інфраструктури, тарифну політику, якість обслуговування пасажирів і дозволяє більш обґрунтовано визначати раціональні зони курсування пасажирських поїздів.

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

7. Висновки

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

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

Література

1. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, затверджена Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 20 жовтня 2010 року № 2174.
2. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № ПР/НРП – 11812/НЮ від 31.10.2011 р. Розробка порядку визначення ефективності курсування приміських поїздів за окремими напрямками Придніпровської залізниці.
3. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 97/2012-ЦТех-248/2012-ЦЮ від “ 18 ” жовтня 2012 Розробка програмного забезпечення із визначення ефективності курсування пасажирських поїздів.
4. Звіт з виконаної науково-дослідної розробки за договором № 62/11 – ЦТех – 117/2011 – ЦЮ від 22.08.2011 Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів.
5. Методика розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні. [Текст] / ДНУЗТ – Дніпропетровськ., 2010. – 76 с.
6. Аксенов, И. М. Управление экономикой пассажирского поезда [Текст] / И. М. Аксенов // Залізничний трансп. України. – 2003. – № 4. – С. 10–43
7. Бараш, Ю. С. Теоретично-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту [Текст] / Ю. С. Бараш, А. А. Покотілов, Т. Ю. Чаркіна. // Вісник ДНУЗТ. – 2011. – вип. 38 – С. с. 233 – 237

8. Бакалінський, О. В. Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: теорія, методологія, практика. Дис. д.е.н.: 08.00.04 [Текст] / О. В. Бакалінський – Київ: ДЕТУТ – 2012 – 455 с.

9. Дикань В. Л. Пріоритетність та стратегічна значущість транспортної системи для економіки України [Текст] / В. Л. Дикань // Українські залізниці, 2014. т.№ 7.-С.24-27

10. Мельник, Т. С. Формування конкурентних переваг транспортної організації [Текст] / Т.С. Мельник, О.В. Христофор // Вагонний парк. – 2008. – №6. – с. 11-13

11. Гудков, О. М. Організаційно-економічний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України на основі системного підходу. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук.: 08.00.03 [Текст] / О. М. Гудков – Харків: УкрДАЗТ – 2009 – 21 с.

12. Гудкова, В. П. Формирование механизма финансирования пассажирских перевозок [Текст] / В. П. Гудкова // Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Зб. науч. тр. - Вып. 7. - К.: ІКТП-Центр. – 1999.- С. 75-84.

13. Карась, О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук.: 08.00.04 [Текст] / О. О. Карась – Дніпропетровськ: ДНУЗТ – 2009 – 24 с.

14. Харчук, О. Г. Шляхи підвищення ефективності перевезень на залізничному транспорті [Текст] / О. Г. Харчук, Н. П. Зайцева // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем: техніка, технологія, економіка та управління. Мат. другої наук. практ. конф. – К.: КУЕТТ – 2004 – с. 50-51

15. Чаркіна, Т.Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2012. – № 38. – с. 324 – 328

16. Чаркіна, Т. Ю. Пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т. Ю. Чаркіна // Вагонний парк – 2014. – № 12(93). – с. 4 – 6

17. Момот, А. В. Економічна ефективність високошвидкісних пасажирських залізничних перевезень в Україні. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук.: 08.00.04 [Текст] / А. В. Момот – Дніпропетровськ: ДНУЗТ – 2014 – 26 с.

18. Бараш, Ю. С. Методичний підхід щодо визначення ефективності функціонування окремого приміського пасажирського поїзда [Текст] / Ю. С. Бараш, М. П. Сначов, О. О. Матусевич, Х. В. Кравченко // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – вип. 7. – с. 88-100

19. Бараш, Ю. С. Методичний підхід щодо визначення раціональної зони курсування окремого денного швидкісного поїзда [Текст] / Ю. С. Бараш,

О. О. Матусевич // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – вип. 8. – с. 62-68

20. Матусевич, О. О. Удосконалення класифікації пасажирських поїздів в Україні на принципах оптимізації їх зон курсування [Текст] / О. О. Матусевич // Збірник наукових праць ДНУЗТ імені В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – вип. 9. – с. 58-68

References

1. Transportna strategiya Ukrainy na period do 2020 roku, zatverdzhena Kabinetom Ministriv Ukrainy rozporядzhenniam vid 20 zhovtnya 2010 roku № 2174.

2. Zvit z vykonanoi naukovo-doslidnoi rozrobky za dogovorom № PR/NRP – 11812/NYU vid 31.10.2011 r. Rozrobka poryadku vyznachennya efektyvnosti kursuvannya prymiskikh poizdiv za okremymy napryamkamy Prydniprovskoi zaliznytsi.

3. Zvit z vykonanoi naukovo-doslidnoi rozrobky za dogovorom № 97/2012-TsTekh-248/2012-TSYU vid “18” zhovtnyaya 2012 Rozrobka programnogo zabezpechennya iz vyznachennya efektyvnosti kursuvannya pasazhirskikh poizdiv.

4. Zvit z vykonanoi naukovo-doslidnoi rozrobky za dogovorom № 62/11 – TsTekh – 117/2011 – TSYU vid 22.08.2011 Rozrobka poryadku vyznachennya efektyvnosti kursuvannya pasazhirskikh poizdiv.

5. Metodika rozrahunku taryfiv na perevezennya pasazhyriv u vnutrishnomu spoluchenni (2010). DNUZT, Dnipropetrovsk, 76.

6. Aksenov, I. M. (2003). Upravlenie ekonomikoi passazhirskogo poizda. Zaliznychnyi transport Ukrainy, 4. 10–43.

7. Barash, Yu. S., Pokotilov A. A., Charkina T. Yu. (2011). Teoretychno-metodychniy pidhid do vyznachennya konkurentospromozhnosti poslug, shcho nadayutsya pasazhirskimi vydamy transport. Visnyk DNUZT, 38, 233 – 237.

8. Bakalinskiy, O. V. (2012). Marketyng pasazhirskikh perevezen perspektyvnymy vydamy rukhomogo skladu zaliznyts: teoriya, metodologiya, praktyka. Dys. D.e.n., Kyiv: DETUT, 455.

9. Dykan, V. L. (2014). Priorytetnist ta strategichna znachyshchist transportnoi systemy dlya ekonomiky Ukrainy. Ukrainski zaliznytsi, 7, 24-27.

10. Melnyk, T. S., Khristofor, O. V. (2008). Formuvannya konkurentnykh perevag transportnoi organizatsii. Vagonnyi park, 6, 11-13.

11. Gudkov, O. M. (2009). Organizatsiyno-ekonomichnyi rozvytok pasazhirskogo kompleksu zaliznychnogo transportu Ukrainy na osnovi systemnogo pidkhodu. Avtoreferat dysertatsii na zdobuttya naukovoogo stupenya kandydata ekonomichnykh nauk. Kharkiv: UkrDAZT, 21.

12. Gudkova, V. P. (1999). Formirovanie mekhanizma finansirovaniya passazhirskikh perevozok. Transportnyi kompleks Ukrainy: ekonomika, organizatsiya, razvitiye: zb. nauch. tr., K.: IKTP-Tsentr, 7, 75-84.

13. Karas, O. O. (2009). Formuvannya suchasnogo mekhanizmu upravlinnya pidpryemstvamy v rynkovykh umovakh (na prykladi pasazhirskogo gospodarstva

zaliznychnogo transportu). Avtoreferat dysertatsii na zdobuttya naukovoogo stupenya kandydata ekonomichnykh nauk. Dnipropetrovsk: DNUZT, 24.

14. Kharchuk, O. G., Zayceva, N. P. (2004). Shlyakhy pidvyshchennya efektyvnosti perevezen na zaliznychnomu transporti. Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system: tekhnika, tekhnologiya, ekonomika ta upravlinnya. Mat. drugoi nauk. prakt. konf. K: KUETT, 50-51.

15. Charkina, T. Yu. (2012). Nova klasyfikatsiya pasazhyrskikh poizdiv v Ukraini. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, 38, 324 – 328.

16. Charkina, T. Yu. (2014). Propozytsii shchodo zminy klasyfikatsii pasazhyrskikh poizdiv v Ukraini. Vagonnyi park, 12(93), 4 – 6.

17. Momot, A. V. (2014). Ekonomichna efektyvnist vysokoshvydkisnykh pasazhyrskikh zaliznychnykh perevezen v Ukraini. Avtoreferat dysertatsii na zdobuttya naukovoogo stupenya kandydata ekonomichnykh nauk. Dnipropetrovsk: DNUZT, 26.

18. Barash, Yu. S., Snachov M. P., Matusevich O. O., Kravchenko Kh. V. (2014). Metodychnyi pidhid shchodo vyznachennya efektyvnosti funktsionuvannya okremogo prymiskogo pasazhirskogo poizda. Zbirnyk naukovykh prats DNUZT imeni V. Lazaryana «Problemy ekonomiky transportu», 7, 88-100.

19. Barash, Yu. S., Matusevich O. O. (2015). Metodychnyi pidhid shchodo vyznachennya ratsionalnoi zony kursuvannya okremogo dennogo shvydkisnogo poizda. Zbirnyk naukovykh prats DNUZT imeni V. Lazaryana «Problemy ekonomiky transportu», 8, 62-68.

20. Matusevich, O. O. (2015). Udoskonalennya klasyfikatsii pasazhyrskikh poizdiv v Ukraini na pryncipakh optymizatsii ikh zon kursuvannya. Zbirnyk naukovykh prats DNUZT imeni V. Lazaryana «Problemy ekonomiky transportu», 9, 58-68.

The purpose of the research is determination and systematization of the main factors affecting the efficiency of passenger transportation. Have proposed measures that will optimize zones of plying trains different types. In order to decide this problem has been applied the systematic approach and the following research methods: observation, detail, grouping and summarizing.

Based on these investigations the classification of impacts to optimize areas of operation of the passenger trains was constructed. This classification includes five groups of factors: the characteristics of the rolling stock, the organization of passenger trains, the current state of the railway infrastructure, tariff policy and quality of passenger service.

Taking into account the above factors its allows to perform the correct calculations of rational zones parameters of the plying trains and increases the validity of management decisions to ensure the efficiency of passenger trains and their competitiveness on the transport market.

Матусевич Олексій Олександрович

Ст. викладач

Кафедра «Облік, аудит і інтелектуальна власність»

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

49010, Україна, Дніпропетровськ, вул. В. Лазаряна, 2

E-mail: alex_m73@meta.ua

ORCID: [http:// orcid.org/ 0000-0002-9486-1308](http://orcid.org/0000-0002-9486-1308)