

3. Бабайлов В.К. Модель разработки парадигм: важнейшие свойства / В.К. Бабайлов // Новый коллегіум. – 2016. – № 3. – С.48-53.

4. Бабайлов В.К. Новая парадигма менеджмента / В.К. Бабайлов // Проблеми і перспективи розвитку підприємництва: Збірник наукових праць харківського національного автомобільно-дорожнього університету. – №3(14), том 1 – 2016. – Харків: ХНАДУ, 2016 – С. 72-76.

ТАРИФІКАЦІЯ, ЯК МЕТОД ПІДВИЩЕННЯ ДОХОДНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Свіязов М.В.

*Науковий керівник: Горова К.О., к.е.н., доцент
Харківський національний автомобільно-дорожній університет*

На сьогодні відсутність тарифної політики у приміських пасажирських перевезеннях є значним недоліком, котрий притаманний дирекціям Укрзалізниці. У той час, як більшість транспортних компаній світу вже розробили розвинену тарифну сітку [1], котра влаштовує різноманітні переваги пасажирів, в Україні залізниця як і раніше використовує лише разові, пільгові та місячні проїзні квитки, таким чином не заохочуючи потенціальних пасажирів до більш частого використання залізничного транспорту. У купі з іншими недоліками це зменшує популярність УЗ та призводить до нових збитків компанії [2]. Проте саме відсутність обслуговування можна виправити з меншими витратами коштів та за менший проміжок часу. Покращення сервісу натомість призведе до збільшення потенційних пасажирів, котрих буде приваблювати нова цінова політика та потенційні вигоди у порівнянні з іншими видами транспорту. Задля більшої конкретизації були проведені розрахунки вартості проїзду для пасажира, котрий користується потягами часто, з середньою та. Для визначення разової вартості була обрана ціна на квиток у 3-й зоні, що дорівнює відстані 11-20 км та є оптимальною дистанцією, котра покриває більшість населених пунктів.

Формула підрахунку відповідно наступна:

$$P = q * p \quad (1)$$

де P – загальна вартість проїзду протягом місяця;

q – кількість поїздок протягом місяця (прийняти 32, 24 та 16 разів на місяць відповідно позначені як P_{32} , P_{24} , та P_{16});

p – ціна одного квитка (4,45 грн станом на вересень 2016 р);

Таким чином вартість проїзду протягом місяця становитиме:

- для постійних пасажирів – $P_{32} = 142,4$ грн;

- для пересічних пасажирів – $P_{24} = 106,8$ грн;

- для рідких пасажирів – $P_{16} = 71,2$ грн.

Для оцінки ефекту введення такої системи представимо дані з урахуванням кількості пасажирських перевезень. Протягом 2014 року УкрЗалізниця здійснила перевезення 358, 498 млн пасажирів у приміських поїздах. Показники виручки відповідно розраховуються за формулою:

Виручка від постійних пасажирів:

$$V_{\text{пост}} = Q_{\text{пост}} * C_{\text{пост}} * \alpha \quad (2)$$

де $Q_{\text{пост}}$ – кількість постійних пасажирів;

$C_{\text{пост}}$ – вартість квитка для постійних пасажирів (прийнята вартість проїзного квитка на місяць);

$$Q_{\text{пост}} = Q * \beta \quad (3)$$

де β – прийнятий коефіцієнт постійних пасажирів (згідно результатам опитування прийнято 0,46 або 46%).

Відповідно, виручка від пересічних пасажирів:

$$V_{\text{перес}} = Q_{\text{перес}} * C_{\text{перес}} * \alpha \quad (4)$$

де $Q_{\text{перес}}$ – кількість пересічних пасажирів;

$C_{\text{перес}}$ – вартість квитка для постійних пасажирів (прийнятий показник P_{24});

$$Q_{\text{перес}} = Q * \gamma \quad (5)$$

де γ – прийнятий коефіцієнт пересічних пасажирів (згідно результатам опитування прийнято 0,54 або 54%);

Окремо була розрахована виручка від упровадження нових квитків $V_{\text{пост}}'$

$$V_{\text{пост}}' = Q_{\text{пост}} * C_{\text{пост}}' * \alpha \quad (6)$$

де $C_{\text{пост}}'$ – вартість квитка для постійних пасажирів з урахування нових тарифів;

Також були розраховані показники загальної виручки $V_{\text{заг 1}}$ (виручка за діючої системи) та $V_{\text{заг 2}}$ (виручка за запропонованої системи);

$$V_{\text{заг 1}} = V_{\text{пост}} + V_{\text{перес}} \quad (7)$$

$$V_{\text{заг 2}} = V_{\text{пост}}' + V_{\text{перес}} \quad (8)$$

Таким чином, отримані дані представлені у табл. 1.

Порівняння виручки від квитків за діючою та запропованою системами

<i>Квартал</i>	<i>Впост (млн. грн.)</i>	<i>Вперес (млн. грн.)</i>	<i>Впост (млн. грн.)</i>	<i>Взаг 1 (млн. грн.)</i>	<i>Взаг 2 (млн. грн.)</i>
<i>1</i>	53972,1	52577,03	45887,17	106549,1	98464,2
<i>2</i>	73434,3	54436,18	88111,86	144970,5	159647
<i>3</i>	73625,32	71722,26	85602,21	145347,5	157324,4
<i>4</i>	53526,39	52142,85	45140,71	105124,6	96575,8
<i>Разом</i>	254558,1	230878,3	264742	501991,7	512011,4

Згідно результатів розрахунків видно, що загальна виручка від упровадження нової системи зросте, при цьому основний тягар перейде на пересічних пасажирів, у той час, як постійні пасажирів цього не відчують. Таким чином, буде підвищено привабливість постійного користування послугами УЗ та водночас підвищено її доходність.

Література:

1. Bitzan J. Railroad Cost Conditions: Implications for policy Paper prepared for the Federal Railroad Administration / Bitzan J. – NY, 2000.
2. Шерепа К.М. Форсування управління ефективністю приміського комплексу залізничного транспорту : дис. канд. ек. наук : 08.00.04 / Шерепа Катерина Миколаївна. – Дніпропетровськ, 2009.

РОЗВИТОК ІНВЕСТИЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК ЗАПОРУКА ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ГОСПОДАРЮВАННЯ

Свіязов М.В.

Науковий керівник: Бровко В.М., к.е.н., доцент

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Досвід багатьох країн світу показує доцільність залучення іноземних інвестицій. Чим активнішим є інвестиційний процес, тим швидше здійснюються ефективні ринкові перетворення.

Для України інвестиції вкрай необхідні для проведення структурних змін в економіці, модернізації промисловості, впровадження інноваційних розробок, підтримання сільськогосподарської, промислової галузей та розвитку інфраструктури.

Сучасний етап розвитку нашої країни характеризується як нестабільний. Для покращення ситуації, подолання економічної кризи в країні необхідні значні капіталовкладення. Наша економіка не може це забезпечити достатніми ресурсами, необхідні інвестиції. Внутрішні інвестори не спішають вкладати свої кошти, оскільки в країні існує нерозвиненість фондового ринку, не достатньо розвинена банківська система і недосконала податкова політика. Тому залучення іноземних інвесторів залишається актуальною проблемою.