

УДК 657.44:656.132.6

І. І. Никифорак,
к. е. н., доцент кафедри обліку, аналізу і аудиту,
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича, м. Чернівці

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ У СИСТЕМІ УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

I. Nykyforak,
Ph.D. in Economics, Associate Professor of the Department of accounting, analysis and audit,
Yuriy Fedkovych Chernivtsi National University, Chernivtsi

ANALYSIS OF TRANSPORT SERVICES RENDERED EFFICIENCY IN THE MANAGEMENT SYSTEM OF ENTERPRISES OF CITY ELECTRIC TRANSPORT

Статтю присвячено проблемам удосконалення методики аналізу ефективності надання транспортних послуг відповідно до сучасних вимог системи управління. На підставі вивчення галузевих особливостей діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств проаналізовано відмінності між наданими транспортними послугами та виконаною транспортною роботою, що враховано при розробці моделі аналізу ефективності основної діяльності.

Для всебічної оцінки кількісної та якісної сторін транспортного обслуговування запропоновано методику аналізу ефективності надання транспортних послуг, яка базується на структурно-логічній моделі системи факторів п'яти рівнів. Модель комплексно відображає рівень транспортного обслуговування одночасно через призму ефективності як виконання транспортної роботи, так і надання транспортних послуг. При цьому пропонується обсяги бюджетного фінансування визнавати як доходи основної діяльності від надання транспортних послуг пільговим категоріям населення. Застосування такої методики аналізу в практичній діяльності підприємств МЕТ дозволить отримувати необхідну інформацію для управління в сучасних умовах господарювання.

The article is focused on the research of methodical foundations of analysis of transport services rendered efficiency in accordance with the modern requirements of management system. The differences between the rendered transport services and executed transport work has been analyzed. The influence of technological peculiarities on the formation of model for the efficiency of basic activity has been considered.

Methodology of analysis of transport services rendered efficiency for the all-round estimation of quantitative and quality parties of a transport service has been offered. It is based on structural and logical model of the system of five levels factors. A model complex represents the level of transport service at the same time through the prism of efficiency of both implementation of executed transport work and of transport services. The amount of the budget financing are suggested like incomes of basic activity from the grant of transport services to the preferential categories of population. Application of such methodology of analysis in practical activity of enterprises of city electric transport will allow to get necessary information in accordance with modern requirements of management system.

Ключові слова: міський електротранспорт, ефективність, бюджетне фінансування, аналіз, управлінські рішення.

Key words: city electric transport, efficiency, budgetary financing, analysis, management decisions.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Діяльність підприємств міського електротранспорту (МЕТ) як найбільш технологічного виду міського транспорту полягає у повному задоволенні потреб спо-

живачів у якісних транспортних послугах. Загальною особливістю діяльності міського транспорту є його підвищена соціальна значимість. Адже інфраструктурний характер транспортних послуг виявляється у по-

Таблиця 1. Динаміка витрат і доходів від надання транспортних послуг підприємствами МЕТ України за 2012—2016 роки

Показники	Період				
	2012	2013	2014	2015	2016
1. Обсяг пасажирських перевезень, млн осіб	1278,3	1178,1	865,8	936,2	887,1
2. Кількість перевезених пасажирів, що мають право пільгового проїзду, млн осіб	859,2	800,8	577,7	616,7	581,2
– у % до загальної кількості перевезень	67,21	67,97	66,72	65,87	65,52
3. Доходи основної діяльності, млн грн.	1264,9	1209,7	939,0	1303,3	1872,9
а) виручка від реалізації квитків, млн грн.	492,3	461,0	374,6	567,1	577,7
– у % до доходів основної діяльності	38,92	38,11	39,9	43,51	30,84
б) обсяги бюджетного фінансування, млн грн.	772,60	748,7	564,4	736,2	1295,2
– у % до доходів основної діяльності	61,08	61,89	60,1	56,49	69,16
4. Витрати на здійснення перевезень, млн грн.	1607,7	1568,3	1317,8	1652,1	1838,2

Джерело: розроблено автором на підставі зведених даних Корпорації підприємств міського електротранспорту України "Укрелектротранс" за 2012—2016 роки.

всюдності, загальнодоступності, економічності та екологічності. Від забезпеченості необхідними обсягами та якістю транспортних послуг населення часто залежить політична стабільність.

Кінцеві результати роботи трамвайно-тролейбусних підприємств характеризуються рівнем транспортного обслуговування населення. Але для більшості підприємств МЕТ результом є негативний ефект. У той час як господарювання в ринкових умовах обумовлює високі вимоги до оцінки ефективності функціонування підприємств. Тому нагальним питанням для досліджуваних підприємств є подолання збитковості та підвищення ефективності господарювання. Для цього існуючі методики аналізу рівня транспортного обслуговування та його ефективності необхідно удосконалити відповідно до сучасних вимог управління трамвайно-тролейбусних підприємств.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемам аналізу ефективності діяльності підприємств присвячено багато робіт вітчизняних та зарубіжних науковців, а саме: Л.В. Бернштейна, І.О. Блан-

ка, Ф.Ф. Бутиця, О.В. Єфімової, В.В. Ковальова, Т.М. Ковальчук, Є.В. Мниха, П.Я. Поповича, Г.В. Савицької, А.Д. Шеремета та інших. Але при формуванні обліково-аналітичного забезпечення управління підприємств необхідно враховувати значні галузеві особливості. Специфіка досліджуваної підгалузі вносить свої корективи у формування методики аналізу результатів процесу здійснення міських пасажирських перевезень. Оскільки наявність бюджетного фінансування діяльності підприємств МЕТ зумовлює особливості формування фінансових результатів, їх аналізу та контролю.

Так, питання аналізу виробничої програми та результатів діяльності підприємств житлово-комунального господарства висвітлювались у працях О.Л. Дивінець [1], О.І. Кириченко [4], Ю.М. Косого [6], В.О. Костюка [7], А.І. Файнберга та М.Л. Крупицького [11], Р.М. Сиротяка та І.Й. Яремка [12]. Проте розроблені вказаними авторами методичні рекомендації щодо здійснення аналізу в практичній діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств можуть бути використані лише частково, оскільки досліджувані підприємства заздалегідь розглядаються як планово збиткові. В той час як у ринкових умовах господарювання

Таблиця 2. Показники рентабельності основної діяльності підприємств МЕТ України за 2015—2016 роки

Назва підприємства	Валовий прибуток, тис. грн.			Собівартість наданих транспортних послуг, тис. грн.			Рентабельність основної діяльності, %		
	2015 рік	2016 рік	Δ ¹	2015 рік	2016 рік	Δ	2015 рік	2016 рік	Δ
Вінницька транспортна компанія	-1369,3	-33042,6	-31673,3	177605,7	223188,8	45583,1	-0,77	-14,80	-14,03
Електроавтотранс (м. Івано-Франківськ)	-711,2	436,0	1147,2	21637,9	26432,2	4794,3	-3,29	1,65	4,94
Житомирське ТТУ	-10777,8	19695,2	30473,0	62281,5	72901,0	10619,5	-17,30	27,02	44,32
Львівелектротранс	-2941,5	-3003,0	-61,5	30043,6	47481,0	17437,4	-9,79	-6,32	3,47
Львівелектротранс	-37487,6	-53265,3	-15777,7	123899,2	138252,9	14353,7	-30,26	-38,53	-8,27
Миколаївелектротранс	-7560,5	3198,0	10758,5	48648,3	64732,0	16083,7	-15,54	4,94	20,48
Полтаваелектроавтотранс	-894,4	5075,8	5970,2	43221,7	47030,3	3808,6	-2,07	10,79	12,86
Рівнеелектроавтотранс	-3860,3	2635,8	6496,1	39170,4	45994,8	6824,4	-9,86	5,73	15,59
Сумиелектроавтотранс	-10773,0	-13584,7	-2811,7	33782,7	35270,4	1487,7	-31,89	-38,52	-6,63
Тернопільелектротранс	-9221,5	-3561,6	5659,9	40049,0	45522,0	5473,0	-23,03	-7,82	15,20
Хмельницькеелектротранс	-9659,6	-6595,9	3063,7	45570,7	56616,9	11046,2	-21,20	-11,65	9,55
Херсонелектротранс	-9756,0	-1082,0	8674,0	28692,0	33801,0	5109,0	-34,00	-3,20	30,80
Черкасиелектротранс	-3620,9	-1171,0	2449,9	29497,4	37349,6	7852,2	-12,28	-3,14	9,14
Чернівецьке ТУ	-10599,8	-11163,8	-564,0	39197,1	42343,4	3146,3	-27,04	-26,36	0,68
Чернігівське ТУ	-1157,5	-7178,0	-6020,5	43340,0	43427,0	87,0	-2,67	-16,53	-13,86

¹ Δ — абсолютне відхилення

Джерело: складено автором на підставі зведених даних Корпорації підприємств міського електротранспорту України "Укрелектротранс" за 2015—2016 роки.

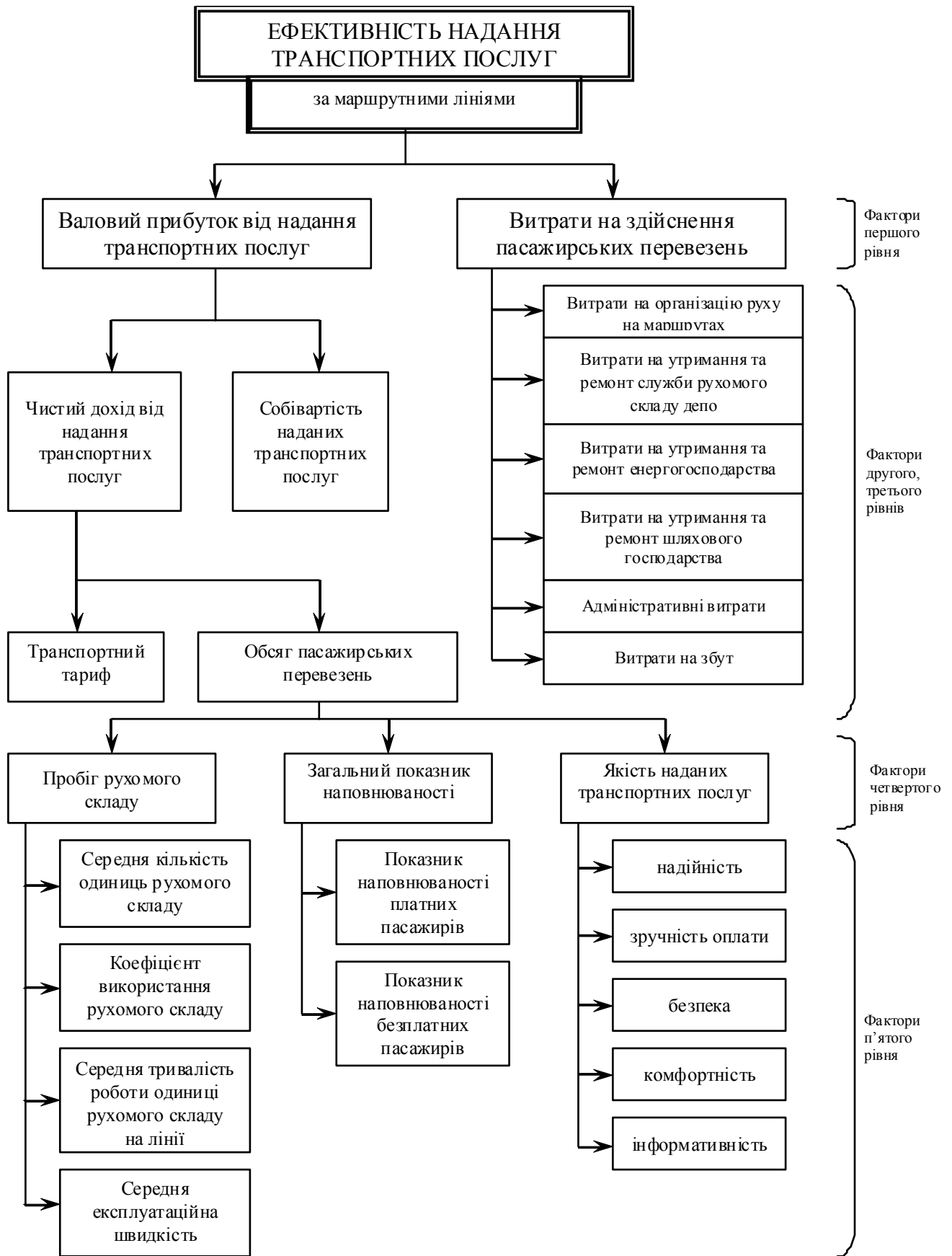


Рис. 1. Факторна система оцінки ефективності надання транспортних послуг

підприємства повинні спрямувати зусилля на розвиток діяльності та отримання прибутку. Тому постає нагальна потреба у розробці методики аналі-

зу ефективності транспортного обслуговування з урахуванням сучасних умов господарювання та потреб управління.

Таблиця 3. Вихідна інформація для факторного аналізу ефективності надання транспортних послуг КП "Електротранс"

№ п/п	Показники	2015 рік	2016 рік	Абсолютне відхилення
1	2	3	4	5
1	Середньорічна кількість одиниць рухомого складу, од.	46	54	+8
2	Коефіцієнт використання рухомого складу	0,634	0,677	+0,043
3	Середньорічна тривалість роботи одиниці рухомого складу, тис. год.	2,4804	2,2162	-0,2642
4	Середня експлуатаційна швидкість, км/год	21,665	20,890	-0,775
5	Пробіг рухомого складу, тис. машино/км (р.1*р.2*р.3*р.4)	1567,21	1692,50	+125,29
6	Загальний показник наповнюваності	7,63	7,94	+0,31
7	Обсяг пасажирських перевезень, тис. осіб (р.5*р.6)	11958,11	13434,10	+1475,99
8	Середній транспортний тариф, грн.	1,75	2,00	+0,25
9	Чистий дохід, тис. грн. (р.7*р.8)	20926,7	26868,2	+5941,5
10	Витрати на здійснення пасажирських перевезень, тис. грн., в тому числі:	21637,9	26432,2	+4794,3
	– витрати на організацію руху на маршрутних лініях;	9293,48	11553,51	+2260,04
	– витрати на утримання та ремонт служби рухомого складу;	5623,69	6716,42	+1092,73
	– витрати на утримання та ремонт енергогосподарства;	4946,42	5897,02	+950,60
	– адміністративні витрати;	1635,83	2085,50	+449,68
	– витрати на збут;	138,48	179,74	+41,26
11	Валовий прибуток, тис. грн. (р. 9 - р. 10)	-711,2	436,0	1147,2
12	Рентабельність надання транспортних послуг, % (р.11/р.10*100)	-3,29	1,65	4,94

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є удосконалення методичних засад аналізу ефективності надання транспортних послуг відповідно до сучасних вимог системи управління підприємством МЕТ.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

В обліково-аналітичній практиці під ефективністю розуміють величину, отриману від співвідношення отриманого ефекту із затратами або ресурсами, використаними для досягнення цього ефекту. Методом, за допомогою якого можливо обчислити ефективність основної діяльності підприємства, є розрахунок величини рентабельності. Показник рентабельності основної діяльності можна називати показником покриття витрат. За економічною сутністю він характеризує окупність витрат основної діяльності у копійках на одну гривню наданих транспортних послуг. Відповідно до витратного методу рентабельність основної діяльності розраховується як відношення валового прибутку до собівартості наданих послуг.

При формуванні фінансового результату основної діяльності підприємств МЕТ слід враховувати, що у загальній структурі доходів значну частину займають кошти бюджетного фінансування (табл. 1).

Як видно з наведених даних, підприємства міського електротранспорту перетворилися в соціального перевізника, що негативно позначається на ефективності їх господарювання. Відповідно до законодавства трамвайно-тролейбусні підприємства зобов'язані здійснювати пільгові перевезення для визначених категорій пасажирів [2]. Порядок формування тарифів на транспортні послуги також законодавчо встановлений, першочергово орієнтуючись на критерій реальної платоспроможності населення [10]. Тому частина витрат основної діяльності покривається за рахунок бюджетного фінансування.

Доходи основної діяльності підприємств МЕТ утворюються не тільки внаслідок безпосереднього отримання виручки від реалізації абонементних квитків. На підставі вищевикладених аргументів, вважаємо, що кошти бюджетного фінансування слід визнавати однією з форм доходу, величина якого повинна залежати від обсягів та якості наданих транспортних послуг тим категоріям населення, що мають пільги при оплаті транспортних послуг.

Таким чином, враховуючи особливості діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств, розрахунок валового прибутку повинен містити такі елементи:

- чистий дохід від надання транспортних послуг;
- суму бюджетного фінансування за пільговий проїзд;
- собівартість наданих транспортних послуг.

Динаміка показників ефективності процесу здійснення міських пасажирських перевезень підприємств МЕТ України наведена у таблиці 2.

Так, на основі наведеної інформації у таблиці 2 видно, що у 2015—2016 роках не спостерігається єдиної тенденції щодо ефективності процесу надання транспортних послуг. Найвищого рівня рентабельності основної діяльності в галузі досягло КП "Житомирське ТТУ" — 27,02%, що на 44,32% більше у порівнянні з результатом минулого періоду. У 2016 році подолали збитковість внаслідок значного зростання ефективності надання транспортних послуг такі троллейбусні підприємства: показник КП "Миколаївелектротранс" зріс на 20,48%, КП "Полтаваелектроавтотранс" — на 12,86%, КП "Рівнеелектротранс" — на 15,59%, Івано-Франківського КП "Електроавтотранс" — на 4,94%. До найбільш збиткових підприємств галузі з негативною тенденцією показників ефективності господарювання належать КП "Львівелектротранс", Сумське КП "Електроавтотранс" та КП "Чернігівське ТУ".

Для встановлення дійсних причин зміни ефективності основної діяльності необхідно детально

вивчити систему факторів, що впливає на її величину. Погоджуємось з думкою Т.М. Ковальчук, що основою створення аналітичних механізмів ефективності господарювання підприємства повинен бути системний підхід [5, с. 45]. Це передбачає орієнтацію усіх розрахунків на встановлення зв'язків та взаємного впливу між показниками, що формують результативність підприємства та його підрозділів. З цією метою пропонується проводити факторний аналіз ефективності основної діяльності із врахуванням підпорядкованості факторних ознак одне одному.

Запропонована структурно-логічна модель системи факторів, що впливають на рівень ефективності процесу надання транспортних послуг населенню, представлена на рисунку 1.

Структурні елементи факторної системи є факторами від першого до п'ятого рівня, зміна яких викликає зміну показника рентабельності операційної діяльності підприємств міського електротранспорту.

До факторів першого рівня відносяться валовий прибуток від надання транспортних послуг пасажиром та витрати на їх здійснення в цілому трамвайно-тролейбусним підприємством та окремими структурними підрозділами.

Серед факторів другого рівня знаходяться чистий дохід від надання транспортних послуг та витрати основної діяльності у розрізі калькуляційних статей. При цьому, окрім виручки від реалізації разових та абонементних квитків, до суми чистого доходу необхідно також включати кошти цільового фінансування, що утворилася внаслідок пільгового перевезення встановлених законодавством категорій пасажирів.

Факторами третього рівня є ціна транспортної послуги у вигляді встановленого транспортного тарифу та обсяг пасажирських перевезень, які відображають оцінку рівня транспортного обслуговування через два взаємопов'язаних процеси: рух на маршрутних лініях одиниць рухомого складу та безпосередньо процес перевезення пасажирів. Тому варто відрізняти транспортну послугу від транспортної роботи. Процес надання транспортної послуги, яка має певну споживчу вартість, втрачає зміст, якщо відсутній споживач. Інакше отримання кінцевого результату переміщення є неможливим. Транспортна робота ж здійснюється незалежно від кінцевого результату. Це фізичний процес переміщення рухомого складу, тобто реалізація технічної функції основного підрозділу підприємства міського електротранспорту. Але можливість надання транспортних послуг базується на виконанні транспортної роботи трамвайно-тролейбусними підприємствами за визначеною платою (транспортним тарифом), направленою на задоволення потреб пасажирів. Тобто транспортна послуга має такі особливості:

- 1) послуга не може існувати поза транспортним процесом і, відповідно, не може накопичуватись;
- 2) послуга має конкретну споживчу вартість лише в певний проміжок часу та в певному місці, що обмежує можливість її заміни на ринку.

Виходячи з того, що транспортна робота і транспортна послуга різні поняття, можна зробити висновок про можливість порівняння цих показників тільки у вартісному вираженні. Вибір показника для кількісного виміру транспортної роботи більш простий, оскільки характеризується техніко-економічними показниками. Оцінка обсягу наданих транспортних послуг дещо ускладнена: за кількістю оплачених пасажирських переміщень (реалізованих квитків) є неповною, а за кількістю неоплачених переміщень є некоректною. При цьому варто відзначити, що для більшості підприємств МЕТ іншого вимірника транспортних послуг у технологічному та економічному аспектах не існує. Наразі дуже актуальною проблемою є впровадження системи електронного обліку пасажирів на підставі видачі електронних квитків, які дозволять чітко фіксувати кількість перевезених пасажирів за окремими категоріями.

Відповідно до вищевикладених аргументів у системі управління підприємством МЕТ необхідно володіти інформацією про показники, що характеризують як здійснення транспортної роботи, так і надання транспортних послуг.

Обсяг пасажирських перевезень залежить від пробігу рухомого складу і коефіцієнта наповнюваності, які відносяться до показників четвертого рівня. Статистичний показник наповнюваності характеризує середнє число пасажирів на один машино-км (вагоно-км) і розраховується відповідно до Інструкції про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затвердженої наказом Мінстату України від 27.05.1996 р. № 150 [3]. Недолік указанного показника полягає в значній мірі усереднення через залежність від якості статистичних досліджень обліку кількості перевезених пасажирів (час і тривалість поїздки пасажирів, довжина маршруту не приймаються до уваги). Проте натепер трамвайно-тролейбусні підприємства неспроможні встановити обсяги пасажирських перевезень іншим шляхом через наявність великої кількості категорій пасажирів, що користуються пільгами в оплаті проїзду. Пробіг рухомого складу визначається як добуток середньої кількості одиниць рухомого складу, коефіцієнта використання рухомого складу (по випуску), середньодобової тривалості роботи одиниці рухомого складу на лінії, середньої експлуатаційної швидкості та числа календарних днів у досліджуваному періоді.

Коефіцієнт використання рухомого складу (по випуску) характеризує питому вагу машин, що працюють на лінії, в їх загальній кількості. Розраховуючи вказаний показник, необхідно брати за основу середньорічну кількість приведених по місткості тролейбусів (трамваїв) господарства, незалежно від знаходження їх у роботі, ремонті чи резерві. Показник середньодобової тривалості роботи тролейбуса на лінії служить у певній мірі контролем величини коефіцієнта використання рухомого складу по випуску. На практиці завжди спостерігається їх прямо пропорційна залежність.

Таблиця 4. Узагальнення впливу факторів на показник рентабельності надання транспортних послуг КП "Електротранс"

Назва факторів	Вплив факторів
2	3
Фактори першого порядку	
Валовий прибуток від надання транспортних послуг	+0,0530
Витрати на здійснення пасажирських перевезень	-0,0037
<i>Загальна зміна рентабельності надання транспортних послуг</i>	<i>+0,0494</i>
Фактори другого порядку	
Чистий дохід від надання транспортних послуг	+0,2746
Витрати на здійснення пасажирських перевезень, в тому числі:	-0,2252
– витрати на організацію руху на маршрутних лініях	-0,1174
– витрати на утримання та ремонт служби рухомого складу	-0,0492
– витрати на утримання та ремонт енергогосподарства	-0,0394
– адміністративні витрати	-0,0176
– витрати на збут	-0,0016
<i>Загальна зміна рентабельності надання транспортних послуг</i>	<i>+0,0494</i>
Фактори третього порядку	
Середній транспортний тариф	+0,1194
Обсяг пасажирських перевезень	+0,1552
Витрати на здійснення пасажирських перевезень	-0,2252
<i>Загальна зміна рентабельності надання транспортних послуг</i>	<i>+0,0494</i>
Фактори четвертого порядку	
Пробіг рухомого складу	+0,0772
Загальний показник наповнюваності	+0,0422
Середній транспортний тариф	0,1552
Витрати на здійснення пасажирських перевезень	-0,2252
<i>Загальна зміна рентабельності надання транспортних послуг</i>	<i>+0,0494</i>
Фактори п'ятого рівня	
Середньорічна кількість одиниць рухомого складу	0,1681
Коефіцієнт використання рухомого складу	0,0770
Середньорічна тривалість роботи одиниці рухомого складу	-0,1291
Середня експлуатаційна швидкість	-0,0387
Загальний показник наповнюваності	0,0422
Середній транспортний тариф	0,1552
Витрати на здійснення пасажирських перевезень	-0,2252
<i>Загальна зміна рентабельності надання транспортних послуг</i>	<i>+0,0494</i>

Визначення середньої експлуатаційної швидкості необхідно проводити в розрізі окремих маршрутних ліній з урахуванням особливостей останніх. Зростання середньої експлуатаційної швидкості сприяє зменшенню інтервалів у графіках маршрутної лінії, зростанню пасажирообороту, максимальній віддачі рухомого складу. Отже, заходи підприємств міського електротранспорту щодо підвищення середньої експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутних лініях дозволяють впровадити внутрішньогосподарські резерви.

Запропонована методика факторного аналізу ефективності надання транспортних послуг апробована на матеріалах практичної діяльності комунального підприємства "Електротранс" (м. Івано-Франківськ). Вихідна інформація для кількісної оцінки ступеня впливу врахованих у моделі факторів представлена у таблиці 3.

Дані таблиці 3 свідчать про те, що у 2016 році КП "Електротранс" пододало поріг збитковості. Ефективність надання транспортних послуг становила 1,65%, що на 4,94% вище у порівнянні з попереднім періодом. Подальший аналіз дозволяє конкретизувати інтенсивність та напрям впливу факторів і виявити резерви до впровадження у роботу тролейбусного підприємства. Результати детермінованого факторного аналізу представлені у таблиці 4, причому вплив факторів визначено за допомогою методу елімінавання. Для спрощення розрахунків варто використовувати передбачений програмою Excel

засіб Таблиця підстановок, що міститься в головному меню Дані.

На основі вищенаведених розрахунків можна зробити такі висновки. Зростання ефективності процесу надання транспортних послуг КП "Електротранс" на 4,94% спричинила низка як позитивних, так і негативних факторів, а саме:

— зростання обсягу чистого доходу на 5941,5 тис. грн. сприяло зростанню рентабельності основної діяльності на 27,46%, що було зумовлено збільшенням обсягів пасажирських перевезень, загальним показником наповнюваності та транспортною тарифу.

— збільшення витрат 4794,3 тис. грн. призвело до зменшення рентабельності основної діяльності на 22,52%. Причому негативний вплив спостерігається за усіма калькуляційними статтями витрат.

Кількісна характеристика факторів п'ятого рівня дає повну картину щодо зміни рентабельності надання транспортних послуг внаслідок зміни рівня транспортного обслуговування. Так, зазначена рентабельність зросла на 11,95% через зростання обсягів пасажирських перевезень на 1475,99 тис. осіб. У свою чергу, більшу кількість пасажирів перевезено за рахунок збільшення обсягів виконаної транспортної роботи завдяки більш ефективному використанню рухомого складу. До негативних факторів належить зменшення середньорічної тривалості роботи одиниць рухомого складу та середньої експлуатаційної швидкості внаслідок погіршення дорожнього покриття.

ВИСНОВКИ І ПРОПОЗИЦІЇ

Запропонована методика аналізу ефективності основної діяльності підприємств МЕТ базується на структурно-логічній моделі системи факторів п'яти рівнів. Модель комплексно відображає рівень транспортного обслуговування одночасно через призму ефективності як виконання транспортної роботи, так і надання транспортних послуг. Застосування такої моделі в практичній діяльності дозволить отримувати необхідну інформацію для управління за сучасних умов господарювання підприємств МЕТ.

Література:

1. Дивінець О.Л. Стратегічні пріоритети розвитку міських електротранспортних підприємств України / О.Л. Дивінець // Європейський вектор економічного розвитку. — 2015. — № 1 (18).
2. Закон України "Про міський електричний транспорт" № 1914-IV від 29.06.2004 р. із змінами та доповненнями [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1914-15>
3. Інструкція про порядок обліку пасажирів, що перевозяться громадським транспортом на маршрутах, затверджена наказом Міністерства статистики України від 27.05.1996 р. № 150 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0258-96>
4. Кириченко О.І. Ринок транспортних послуг: аналіз основних проблем та пріоритетні напрямки розвитку / О.І. Кириченко // Економіка будівництва і міського господарства. — 2012. — № 2.
5. Ковальчук Т.М. Теоретичні основи економічного аналізу в ринковій системі господарювання (наукове видання) / Т.М. Ковальчук. — К.: ІАЕ, 2000. — 98 с.
6. Коссо́й Ю.М. Экономика и управление на городском электрическом транспорте: учебник / Ю.М. Коссо́й. — М.: Мастерство, 2002. — 352 с.
7. Костюк В.О. Техніко-економічний аналіз діяльності підприємств міського господарства: навч. посібник / В.О. Костюк. — Харків: ХДАМГ, 2010. — 145 с.
8. Методичні рекомендації щодо визначення повної собівартості послуг міського електротранспорту, затверджені наказом Міністерства з питань житлово-комунального господарства України № 72 від 25.03.2008 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://consultant.parus.ua/?doc=04RPQA0267>
9. Палант О.Ю. Системна результативність роботи міського електротранспорту / О.Ю. Палант // Інноваційна економіка. — 2014. — № 6. — С. 87—90.
10. Порядок формування тарифів на послуги міського електричного транспорту (трамвай, тролейбус), затверджений наказом Міністерства інфраструктури України № 940 від 25.11.2013 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13>
11. Файнберг А.И. Анализ хозяйственной деятельности предприятий и организаций жилищно-коммунального хозяйства: учебник / М.Л. Крупицкий, А.И. Файнберг. — М.: Стройиздат, 1981. — 185 с.
12. Яремко І.Й. Економічний аналіз і аудит житлово-комунальних підприємств / Р.М. Сиротяк, І.Й. Яремко. — Львів: Каменяр, 1995. — 377 с.

References:

1. Dyvinets', O.L. (2015), "Strategic priorities of development of municipal electro-transport enterprises of Ukraine", *Yevropejs'kyj vektor ekonomichnoho rozvytku*, vol. 1 (18), pp. 75—83.
2. The Verkhovna Rada of Ukraine (2004), The Law of Ukraine "On public electric transport", available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1914-15> (Accessed 29 June 2004).
3. Ministry of Statistics of Ukraine (1996), "Instruction of the Ministry of Statistics of Ukraine "On the order of account the passengers that is transported by public transport on routes", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0258-96> (Accessed 27 May 1996).
4. Kyrychenko, O.I. (2012), "Market of transport services: analysis of basic problems and priority directions of development", *Ekonomika budivnytstva i mis'koho hospodarstva*, vol. 8 (2), pp. 131—136.
5. Koval'chuk, T.M. (2000), *Teoretychni osnovy ekonomichnoho analizu v rynkovij systemi hospodariuvannia* [Theoretical bases of economic analysis in the market of management system], IAE, Kyiv, Ukraine.
6. Kossoj, Yu.M. (2002), *Jekonomika i upravlenie na gorodskom jelektricheskom transporte* [Economy and management on a public electric transport], Masterstvo, Moscow, Russian Federation.
7. Kostiuk, V.O. (2010), *Tekhniko-ekonomichnyj analiz diial'nosti pidprijemstv mis'koho hospodarstva* [Technical and economic analysis of activity of enterprises of municipal economy], KhDAMH, Kharkiv, Ukraine.
8. Ministry of Questions of communal economy of Ukraine (1996), "Resolution of the Ministry of Questions of communal economy of Ukraine "Methodical recommendations to determination of total cost of services of public electric transport", available at: <http://consultant.parus.ua/?doc=04RPQA0267> (Accessed 25 March 2008).
9. Palant, O.Yu. (2014), "System effectiveness of work of public electric transport", *Innovatsijna ekonomika*, vol. 6, pp. 87—90.
10. Ministry of the Infrastructure of Ukraine (2013), "Resolution of the Ministry of the Infrastructure of Ukraine "The order of forming of tariffs is on services of public electric transport (tram, trolleybus)", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z2035-13> (Accessed 25 November 2013).
11. Fajnberg, A.I. and Krupickij, M.L. (1981), *Analiz hozjajstvennoj dejatel'nosti predprijatij i organizacij zhilishhno-kommunal'nogo hozjajstva* [Analysis of Economic Activity of enterprises and organizations of housing and communal services], Strojizdat, Moscow, Russian Federation.
12. Yaremko, I.J. and Syrotiak, R.M. (1995), *Ekonomichnyj analiz i audyt zhytlovo-komunal'nykh pidprijemstv* [Economic analysis and audit of housing and communal enterprises], Kameniar, L'viv, Ukraine.

Стаття надійшла до редакції 06.06.2017 р.