

Київський торговельно-економічний інститут

На правах рукопису

МІСКА Віктор Григорович

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ  
ПОКРАЩАННЯ ХАРЧУВАННЯ ПАСАЖИРІВ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Спеціальність 08.00.05 -  
Економіка, планування та організація управління народним господарством та його галузями /торгівля та громадське харчування/

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Київ - 1993



Робота виконана на кафедрі економіки, організації та управління громадським харчуванням Київського торговельно-економічного інституту

Наукові керівники - кандидат економічних наук, професор  
ЗАЛОЖНИЙ В.К.

кандидат економічних наук  
ПАКУЛІН С.Л.

Офіційні опоненти - доктор економічних наук, професор  
ГОЛОВАЧ А.В.

кандидат економічних наук  
КРАВЧЕНКО А.А.

Ведуча організація - Український інститут бізнесу

Захист відбудеться 17 <sup>листопада</sup> 1993 року о 14.00 годині  
на засіданні спеціалізованої вченої ради К ІЗІ.01.01 в  
Київському торговельно-економічному інституті.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Київського  
торговельно-економічного інституту.

Автореферат розісланий "17" Травня 1993 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої ради

Н.І. Морозова

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Громадське харчування - це сфера, в якій перехід до ринкової економіки і пов'язану з ним приватизацію підприємств можна провести швидше ніж в багатьох інших галузях. Однак у громадського харчування є надто важлива якісна відзнака від роздрібною торгівлі та інших галузей сфери послуг, яку не можна не враховувати при переході до ринку - дві третини підприємств виконують головним чином соціальні функції /харчування робітників, службовців, учнів/.

До таких підприємств в повній мірі можна віднести і підприємства харчування на залізничному транспорті.

В 1992 році залізничним транспортом України перевезено 659 млн. пасажирів, що складає 92,2% пасажирських перевезень усіма видами транспорту.

Однак, організація харчування пасажирів має серйозні недоліки, внаслідок нерозробленості ряду організаційно-економічних проблем: раціонального вибору типу підприємства рухомого складу, форм і методів обслуговування в залежності від контингенту пасажирів, тривалість поїздки, мотивації робітників підприємств харчування в підвищенні культури та якості обслуговування, низької ефективності підприємств. Наслідком цього являється недостатня забезпеченість пасажирів послугами громадського харчування на шляху руху, причому в сучасних умовах спостерігається тенденція зниження рівня забезпеченості.

Підвищення економічної ефективності функціонування підприємств харчування рухомого складу в умовах ринку припускає необхідність розробки методичних підходів до визначення оптимальних форм і методів обслуговування пасажирів, вибору кращих типів підприємств харчування.

Необхідно зазначити, що проблема харчування пасажирів на шляху руху не знайшла належного відображення в дослідженнях, вітчизняній та закордонній економічній літературі.

Соціально-економічна зв'язність проблеми харчування пасажирів на шляху руху, її недостатня теоретична і практична розробленість зумовило вибір теми дисертаційного дослідження.

Метод дисертаційного дослідження являється розробка науково-обґрунтованих рекомендацій раціонального вибору форм і методів обслуговування пасажирів на шляху руху в залежності від різних

факторів; визначення бажаних типів підприємств харчування, що надають послуги пасажиром під час поїздки; розробка методики визначення ефективності функціонування підприємств харчування рухомого складу; пропозиції щодо форм господарювання за умов ринку.

Відповідно до поставленої мети визначене за необхідне вирішення таких задач:

- розгляд класифікації форм і методів обслуговування, які застосовуються у громадському харчуванні на залізничному транспорті;
- аналіз попиту пасажирів на послуги підприємств харчування на шляху руху і факторів, що впливають на нього;
- аналіз ефективності застосованих форм і методів обслуговування пасажирів;
- розробка методики вибору типу підприємств харчування за критерієм максимізації прибутку з урахуванням факторів, що на нього впливають;
- розробка методики визначення ефективності діяльності підприємств харчування рухомого складу;
- розпрацювання методики обліку в орендній платі підприємств різноманітних факторів.

Об'єктом дослідження були підприємства харчування залізничного транспорту, що входять до "Укрдорресторану". Безпосередньому дослідженню були піддані підприємства Київського ТЮ "Дорресторан".

Інформаційною базою дослідження були статистичні дані Міністерства транспорту, Міністерства статистики України, матеріали "Укрдорресторану" і ТЮ "Дорресторан", дані анкетного опитування.

Теоретичною та методологічною основою дисертаційної роботи були законодавчі акти України, монографії та статті з цієї проблеми.

Методи дослідження. У процесі дослідження використано економіко-статистичні та економіко-математичні методи аналізу: порівнянь, динамічних рядів, факторний аналіз, кореляційно-регресійний аналіз, техніко-економічних розрахунків. Усі розрахунки виконано на персональному комп'ютері *VIDEOTON* за стандартними і спеціально розробленою програмою.

Наукова новизна дисертаційного дослідження полягає у наступному:

- наведена класифікація типів підприємств харчування рухомого складу;

- розроблені рекомендації щодо використання різноманітних форм і методів обслуговування пасажирів на шляху руху;
- розроблені рекомендації з упровадження довгострокової оренди підприємств харчування рухомого складу;
- розроблена методика вибору типу підприємств харчування на залізничному транспорті за критерієм максимізації прибутку за умов ринку;
- розроблена методика обліку в орендній платі підприємств харчування рухомого складу різних факторів.

Практична значущість роботи полягає в тому, що використання розроблених методик у практиці роботи підприємств харчування залізничного транспорту надасть змогу ефективно здійснювати господарську діяльність за умов ринку. Підсумки досліджень з теми дисертаційної роботи обговорювалися на наукових конференціях професорсько-викладацького складу КТЕІ у 1986 і 1987 роках, на науково-практичній конференції молодих науковців і фахівців УкрНДІТТХу в 1987 році, на міжнародній науковій конференції "Актуальні проблеми розвитку торгівлі, готельного господарства і туризму за умов ринкових відносин" у 1993 році.

Апробацією досліджень була участь у виконанні двох господарських тем з цієї проблеми: "Розробити методiku і виконати розрахунки необхідних складських приміщень для постачання вагонам-ресторанам покупних товарів", державний номер реєстрації 01840086252; "Розробити рекомендації з удосконалення форм і методів обслуговування пасажирів на шляху руху залежно від різноманітних факторів", державний номер реєстрації 01860032925.

Результатом виконаних досліджень є впровадження /лист Міністерства торгівлі СРСР від 30.12.85 р. № 0199-76, лист МНС СРСР від 12.12.86 р. № ЦДРТ-20/1483/.

Публікації. Головні тези праці мали відбиття у чотирьох наукових статтях загальним обсягом 0,8 дружаного аркуша.

Обсяг і структура дисертації. Дисертаційна робота складається із вступу, трьох глав, висновку і 16 додатків. Обсяг текстової частини складає 137 сторінок машинописного тексту, ілюстрований 37 таблицями і 5 малюнками. Список використаної літератури становить 101 найменування.

## ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

На захист винесено такі головні тези:

1. Залізничний транспорт забезпечує переважну частину вантажних і пасажирських перевезень в Україні. В умовах формування ринкових відносин питома вага залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях зростає. Це обумовлено відносно меншим подорожчанням тарифів порівняно з іншими видами транспорту. Незважаючи на скорочення організованих туристичних маршрутів значно почастишали поїздки з діловими цілями. У зв'язку з розпадом колишнього СРСР і адобуття незалежності держав різко зростає міграція населення. Тому у перспективі слід очікувати на зростання обсягу пасажирських перевезень на залізничному транспорті.

Пасажири перебувають на шляху руху тривалий час /нерідко 12 і більше годин/, що зумовлює формування потреби у харчуванні. Реалізаторами цієї потреби є підприємства харчування рухомого складу, ефективне функціонування яких має важливе соціально-економічне значення.

2. Головна задача підприємств харчування на залізничному транспорті - задоволення попиту пасажирів на послуги громадського харчування і забезпечення рентабельності діяльності підприємства.

В наш час у зв'язку з переходом до ринкових відносин головним оцінювальним показником діяльності всіх підприємств є прибуток. Тому перед підприємствами харчування залізничного транспорту особливої актуальності набуває рентабельність їх функціонування. Але прибутковість підприємств не має заважати забезпеченню високого рівня культури обслуговування пасажирів. Одночасно ми спостерігаємо, що прибутковість не є критерієм вибору форм обслуговування, функціонування різних типів підприємств харчування на залізницях.

3. Обслуговування пасажирів на шляху руху послугами підприємств харчування має свої специфічні особливості. Харчування пасажирів здійснюється під час руху пасажирів і вибір послуг громадського харчування під час поїздки надто обмежений. Тут можливі два варіанти: або харчування у вагоні-ресторані чи у вагоні-кафе, або користування послугами розносної торгівлі. Користування послугами підприємств харчування на станціях під час стоянок поїздів практично виключена через існуючу тенденцію скорочення стоянок і, відповідно, збільшення швидкості руху пасажирських поїздів.

В Україні, де існує певно більша розбіжність між різними

маршрутами руху, а особливо за тривалістю перебування пасажирів у дорозі / в Україні - від декількох годин до декількох діб, у Франції - максимум 10 годин/, нараховується всього 4-5 різних видів обслуговування пасажирів на шляху руху - харчування у вагоні-ресторані, вагоні-кафе, розносна торгівля гарячими стравами, розноска покупних товарів, реалізація дорожніх наборів. Причому, розбіжностей у методах обслуговування за цими традиційними формами на різних напрямках руху практично немає.

4. Детальне вивчення попиту і його визначальних факторів - одна з умов ефективного функціонування підприємств харчування. Формування попиту у громадському харчуванні відбувається під впливом різних факторів, які звичайно поділяються на декілька головних груп: соціальні фактори; економічні фактори; демографічні фактори; природно-кліматичні фактори.

Характерною рисою попиту на продукцію підприємств харчування є те, що попит цей є величина постійна у розумінні задоволення постійних потреб у їжі. Тобто, незважаючи на коливання його рівня, попит на продукцію підприємств харчування існує практично постійно і скрізь, де є ці підприємства, оскільки їх продукція належить безпосередньо до речей першої потреби.

Немає сумніву, що вивчення попиту пасажирів залізничного транспорту має важливе значення у справі істотного підвищення якості обслуговування населення, у тому числі і пасажирів, які користуються послугами залізниці.

Рівень попиту пасажирів залізничного транспорту на шляху руху визначається низкою таких специфічних факторів, як: населеність поїзда, тривалість перебування пасажирів у дорозі, графік відправлення поїзда /час доби і пора року/. Істотним фактором, що впливає на рівень попиту, є напрямок руху /маршрут руху пасажирських поїздів/. Поїзди далекого маршруту, що здійснюють перевезення пасажирів у різних напрямках, мають свої характерні риси і особливості, зумовлені розбіжностями у тривалості маршруту, характером контингенту перевезених пасажирів, пасажиромісткості поїздів, інтенсивності пасажиропотоків.

5. Застосування прогресивних методів і форм обслуговування пасажирів зумовлює необхідність використання новітніх типів підприємств харчування на залізничному транспорті, розроблених з урахуванням передового вітчизняного і зарубіжного досвіду. Розширення

номенклатури новітніх типів підприємств підвищить культуру обслуговування, сприятиме збільшенню пропускної спроможності підприємств харчування на шляху руху, скороченню витрат часу на приймання їжі, створить умови для скорочення ручної праці обслуговуємого персоналу, що сприятиме досягненню значного соціально-економічного ефекту вищезазначеними підприємствами.

Була розроблена класифікація бажаних типів підприємств харчування рухомого складу з урахуванням характеристики і тривалості маршруту, контингенту пасажирів і в окремих випадках населеності поїзду /таблиця I/.

Таблиця I

Класифікація бажаних типів підприємств харчування рухомого складу з урахуванням характеристики і тривалості маршруту, контингенту пасажирів

Тип підприємства	Тривалість маршруту					
	Менше доби			Більше доби		
	Контингент			Контингент		
	організований туристи	неорганізований діти	організований туристи	неорганізований діти	організований туристи	неорганізований діти
Вагон-ресторан	+	-	-	+	-	+
Вагон-ресторан самообслуговування	-	-	-	-	-	+
Вагон-кафе самообслуговування	-	-	+	-	-	-
Вагон з буфетом-баром	-	-	+	-	-	-
Вагон-комплектувальна	+	+	-	-	+	+
Вагон з відсіком	+	+	+	+	+	+

Запропоновані форми обслуговування пасажирів на шляху руху, на наш погляд, дадуть змогу краще задовольнити попит, піднести соціально-економічну ефективність функціонування підприємства харчування.

5. У процесі вивчення попиту на послуги підприємств харчування на шляху руху дослідження здійснювалися на найхарактерніших за організацією обслуговування харчування пасажирів і тривалістю

руху маршрутах пасажирських поїздів: Київ-Адлер, Київ-Санкт-Петербург, Київ-Софія, Київ-Рига, Київ-Симферопіль та ін.

Істотно впливають на попит такі фактори, як характеристика маршруту, зік пасажирів, середній дохід на одного члена сім'ї. Всі ці фактори мають враховувати працівники підприємств харчування в їх аналітичній роботі і під час прогнозування.

Чим краще задоволено попит, тим більше товарообіг, тим більше можливостей для прибуткової праці підприємств харчування на залізничному транспорті. Облік факторів, що впливають на попит, може істотно підвищити ефективність їх функціонування.

7. Організація обслуговування пасажирів на шляху руху має бути максимально орієнтованою на задоволення попиту фактичних і потенціальних споживачів.

У дисертаційній роботі розраховані показники: середньої обертасності одного місця; максимально можливої обертасності; максимально можливої перевускної спроможності обіднього залу вагону-ресторану; середнього рівня забезпеченості пасажирів послугами харчування.

8. Розвиток і вдосконалення ринкових відносин вимагає глибокого аналізу діяльності підприємств. Це дасть змогу правильно оцінити результати і вчасно відреагувати на різні відхилення від поставлених задач. Умовою для здійснення роботи такого плану є визначення ефективності діяльності. Функціонування підприємств неможливе без аналітичної роботи у такому напрямку, вона життєво необхідна.

Ефективність функціонування підприємств харчування визначається порівнянням результатів їх діяльності і витрат. Сутність підвищення ефективності функціонування підприємств харчування на залізничному транспорті полягає в тому, що на кожну одиницю витрат трудових, матеріальних і фінансових - домогтися істотного збільшення обсягу товарообігу в інтересах повнішого задоволення потреб пасажирів. Зростання ефективності означає перш за все підвищення продуктивності праці працівників, раціональне використання основних фондів, підвищення рентабельності господарювання.

Узагальнюючим показником ефективності діяльності підприємств України є прибуток, тому що ефективність характеризує процес формування суспільно необхідних витрат праці, пов'язаних з одержанням кінцевого результату.

У процесі дослідження роботи підприємств харчування на залізничному транспорті України постала задача визначення ефективності їх діяльності. Який критерій використовувати при розрахуванні цього показника?

У практичній роботі підприємств харчування таким критерієм являється рентабельність /як відношення прибутку до обсягу товарообігу/. На наш погляд, за рівнем рентабельності не можна порівнювати роботу підприємств харчування залізничного транспорту, оскільки не враховується низка факторів, які впливають на утворення прибутку. Всіх цих недоліків, на наш погляд, можна запобігти за допомогою запропонованої методики, заснованої на застосуванні економіко-математичних методів.

Аналізувалися такі фактори:

- X2 - товарообіг;
- X3 - кількість працівників;
- X4 - кількість підприємств;
- X5 - кількість рейсів;
- X6 - витрати на оплату праці працівників;
- X7 - тривалість маршруту.

Опрацювання даних виконувалось на персональному комп'ютері Videotom's використанням спеціально розробленого пакета прикладних програм: створення матриці вихідних даних, введення, розпечатки, коректування вихідних даних; багатомірного кореляційного аналізу; розрахування рівняння k-факторної лінійної регресії та нових значень функції.

Під час розрахунку статистичних параметрів із 6 факторів було відібрано 3, за значенням коефіцієнта кореляції, що істотно впливає на прибуток підприємств, а саме:

- X2 - товарообіг;
- X3 - чисельність працівників;
- X7 - тривалість маршруту.

Коефіцієнти кореляції між факторними і результативними ознаками становили, відповідно:

$$R_{2Y} = 0,9422; \quad R_{3Y} = 0,5142; \quad R_{7Y} = 0,6632.$$

На базі факторів з найбільш істотними значеннями коефіцієнтів кореляції була побудована регресійна функція виду:

$$\text{Прозр.} = f(X_2, X_3, X_7),$$

де Прозр. - прибуток підприємств, одержаний розрахунковим шляхом.

Регресійна функція прибутку підприємств харчування на залізничному транспорті має такий вид:

$$\text{Прозр.} = -61,3049 + 0,0299X_2 + 2,5093X_3 + 3.3601X_7.$$

Частка поясненої варіації у всій динаміці змінювань, яку виражає коефіцієнт детермінації, велика - 0,8908.

Ефективність діяльності підприємств було визначено на основі розв'язання такого вираження по кожному підприємству:

$$K \text{ еф.} = \frac{\Pi \text{ фактич.}}{\Pi \text{ розр.}}$$

де  $\Pi$  фактич. - фактичний прибуток на  $i$ -му підприємстві;

$\Pi$  розр. - розрахунковий прибуток по  $i$ -му підприємству.

Якщо  $K$  еф. більше 1,0, то фактичний прибуток підприємства більше за розрахунковий, тобто підприємство раціонально використовує трудові ресурси, а при організації обслуговування враховує тривалість маршруту.

9. У процесі переходу до ринкових відносин класовим питанням є приватизація власності, однак зміст приватизації не можна звести до простої заміни власника. Головне тут у тому, щоб затвердити новий тип власника, здатного до ініціативи і використання нових альтернатив більш ефективного використання ресурсів у контексті ринкової оцінки.

Одним із способів приватизації являється оренда. У зв'язку з тим, що підприємства харчування рухомого складу є власністю залізничні, і зважаючи на те, що залізничний транспорт - це стратегічно важлива галузь народного господарства, тут не можна застосовувати таку форму, як оренда з викупом. Тому пропонується застосування такої форми приватизації, як довгострокова оренда на конкурсних засадах.

Сутність орендних відносин полягає в тому, що орендар згідно з договором оренди за певну плату /орендну/ одержує у тимчасове користування вагони-ресторани і вагони-кафе, котрі він використовує для випуску продукції, надає послуги харчування пасажирів під час поїздки.

10. За нашого часу визначення ефективності праці підприємств харчування залізничного транспорту здійснюється за показником рентабельності, який не враховує факторів, впливаючих на прибуток.

Орендна плата за умов діяльності підприємства на засадах оренди стягується без урахування низки факторів, одним із котрих є престижність маршруту.

У дисертаційному дослідженні нами розпрацьована методика врахування престижності маршруту під час визначення суми орендної плати підприємства харчування на залізничному транспорті, заснована на застосуванні економіко-математичних методів.

Статистичні параметри було розраховано за допомогою відібраних за значенням коефіцієнтів кореляції факторів, істотно впливаючих на прибуток підприємств, а саме:  $X_2$  - товарооборот;  $X_3$  - витрати на оплату праці;  $X_4$  - тривалість маршруту;  $X_5$  - його престижність.

Коефіцієнти кореляції між факторними і результативною ознаками становили, відповідно:

$$R_{2Y} = 0,9422; R_{3Y} = 0,9103; R_{4Y} = 0,6832; R_{5Y} = 0,5326$$

На базі факторів з найбільш істотними значеннями коефіцієнтів кореляції було побудовано регресійну функцію виду:

$$П \text{ розр.} = f(X_2, X_3, X_4, X_5),$$

де  $П \text{ розр.}$  - прибуток підприємств, одержаний розрахунковим шляхом.

Регресійна функція прибутку підприємств харчування на залізничному транспорті має такий вид:

$$П \text{ розр.} = - 47,5358 + 0,086X_2 + 0,191X_3 + 3,6527X_4 + 2,1527X_5$$

Частка поясненої варіації у всій динаміці змінвань, виражена коефіцієнтом детермінації, велика - 0,8907.

Прибуток, розрахований по регресійному рівнянню для кожного підприємства, порівнювався з фактичним прибутком по кожному підприємству. Було одержано значення коефіцієнтів ефективності по кожному підприємству харчування ТВО "Хелдорресторан".

При розрахуванні коефіцієнта ефективності праці підприємств харчування з урахуванням престижності маршруту фактичний їх прибуток порівнювався з прибутком, розрахованим за регресійним рівнянням.

Використовуючи рівняння регресії, можна визначити, як впливає престижність маршруту з точки зору інтенсивності потоків покуців і особливостей кочингенту відвідувачів підприємств харчування залізничного транспорту на прибуток підприємства.

У нашому випадку коефіцієнт перед  $X_5$  у рівнянні регресії дорівнює 2,1527. Це означає, що збільшення престижності маршруту на одну одиницю збільшує прибуток підприємства на 2,1527 тис. крб.

Є сенс збільшувати орендну плату на суму прибутку, одержаного через престижність маршруту з точки зору інтенсивності потоків покущів і особливостей контингенту відвідувачів підприємств харчування залізничного транспорту, котру можна розрахувати за формулою:

$$AP_{di} = A_5 * (X_{5i} - X_{5_{min}}),$$

де  $A_5$  - коефіцієнт престижності маршруту у регресійному рівнянні, од.;

$X_{5i}$  - показник престижності маршруту з точки зору потоків покущів і особливостей контингенту відвідувачів підприємств харчування залізничного транспорту;

$X_{5_{min}}$  - мінімальний показник престижу маршруту у виробці.

У нашому випадку формула набуває такого виду:

$$AP_{di} = 2,1527 * (X_{5i} - 3),$$

де  $AP_{di}$  - сума прибутку, одержана через престижність маршруту з точки зору інтенсивності потоків покущів і особливостей контингенту відвідувачів підприємств харчування залізничного транспорту, на розмір якої доцільно збільшувати орендну плату.

Престижність маршруту було визначено у балах за десятибальною шкалою на базі проведених досліджень.

Приклад розрахунку додаткової орендної плати наведено у таблиці 2.

Таблиця 2

Коректування орендної плати з урахуванням фактора престижності

Маршрут руху	Престижність маршруту	Розрахунок	Додаткова орендна плата, тис. крб.
Київ-Софія	10	$2,1527 * 7$	15,064
Київ-Адлер	9	$2,1527 * 6$	12,916
Київ-С.Петербург	6	$2,1527 * 3$	6,458
Київ-Херсон	4	$2,1527 * 1$	2,153

II. Тип підприємства харчування рухомого складу істотно впливає на економічні показники роботи кожного з них. Робота підприємств харчування на залізничному транспорті робить найважливішим критерієм вибору типу підприємства, форм і методів обслуговування, застосованих у ньому, максимізація прибутку.

На базі факторів з найбільш суттєвими значеннями коефіцієнтів кореляції було побудовано регресійну функцію виду:

$$\text{П розр.} = f(X_2, X_6, X_7),$$

де П розр. - прибуток вагонів-ресторанів, одержаний розрахунковим шляхом.

Регресійна функція прибутку вагонів-ресторанів має такий вид:

$$\text{П розр. (вр)} = - 85,478 + 0,0310X_2 - 0,0580X_6 + 9,3279X_7$$

Частка поясненої варіації у всій динаміці змінювань, виражена коефіцієнтом детермінації, велика - 0,8792.

Регресійна функція прибутку вагонів-кафе має такий вид:

$$\text{П розр. (вк)} = 151,0616 + 1,6078X_2 - 0,6665X_6 - 0,2676X_7$$

Частка поясненої варіації у всій динаміці змінювань, виражена коефіцієнтом детермінації, велика - 0,9843.

Вибір типу підприємств харчування здійснюється на базі такого вираження по кожному з них:

$$\text{при } \text{П розр. (вк)} - \text{П розр. (рр)} \text{ більше } 0,$$

де П розр. (вк) - прибуток, одержаний з регресійного рівняння вагонів-кафе;

$$\text{П розр. (вр)} - \text{прибуток, одержаний з регресійного рівняння вагонів-ресторанів, доцільно використання вагона-кафе;}$$

при П розр. (вк) - П розр. (вр) менше 0 - доцільно використання вагона-ресторану.

Розрахунок квартального економічного бруто-ефекту від раціоналізації типу підприємства /без віднімання приведених до квартальних витрат на реконструкцію/ проведено за такими формулами:

- при використанні вагона-ресторану:

$$C = \text{П розр. (вр)}(X_2, X_6, X_7) - \text{П розр. (вк)}(X_2, X_6, X_7);$$

- при використанні вагона-кафе:

$$C = \text{П розр. (вк)}(X_2, X_6, X_7) - \text{П розр. (вр)}(X_2, X_6, X_7);$$

Достоїнством запропонованої методики вибору оптимального типу підприємства, на наш погляд, є те, що маси рівняння прибутку, ми можемо визначити, який фактор впливає на нього найбільш істотно. Це допоможе приймати обґрунтовані управлінські рішення щодо підвищення рентабельності роботи підприємств харчування рухомого складу за умов ринку.

В умовах ринкових відносин інтереси колективу підприємства не завжди збігаються з суспільними. Так, наприклад, за умов зміцнення демократичних засад в управлінні перед колективом може стояти вибір про використання того або іншого типу підприємства. Якщо колектив обирає тип підприємства, що не є економічно оптимальним за критерієм максимізації прибутку, то до нього необхідно вживати штрафні санкції, визначені як різниця між прибутком, котрий він міг би одержати, використовуючи запропонований тип, і фактичним прибутком:

$$H = \Pi \text{ опт.} - \Pi \text{ фактич.},$$

де  $H$  - сума штрафу;

$\Pi$  опт. - прибуток від застосування оптимального типу підприємства;

$\Pi$  фактич. - фактичний прибуток підприємства.

Таким чином, ми будемо економічними засобами стимулювати трудові колективи до ефективного використання державної власності, зміцнювати демократичні стосунки у процесі праці та управління підприємствами харчування, що відомо відповідає характерові ринкових відносин.

Застосування запропонованих методик сприятиме підвищенню ефективності функціонування підприємств харчування залізничного транспорту, підвищення задоволення попиту споживачів.

Головні положення дисертаційної роботи опубліковані у таких роботах:

1. Миска В.Г. Совершенствованные формы и методов обслуживания пассажиров железнодорожного транспорта услугами общественного питания // Интенсификация производства и совершенствование в общественном питании: Сб. науч. тр. - К.: КТЭИ, 1986. - С. 36-38.
2. Миска В.Г., Манов М.А. Резервы рационального использования трудовых ресурсов в предприятиях общественного питания на железнодорожном транспорте // Резервы интенсификации развития тор-

говле: Сб. науч. тр. -К.: КТЭИ, 1987.-С.26-28.

3. Миска В.Г., Бурлаков А.И., Манов И.А. Экономико-математическое моделирование уровня обеспеченности пассажиров железнодорожного транспорта общественным питанием // Общественное питание: Геп. Межвед. науч.-техн. сб.-К., 1989.- Вып.25.- С.57.
4. Миска В.Г. К вопросу о питании организованных групп пассажиров железнодорожного транспорта в пути следования // Актуальные проблемы развития торговли, гостиничного хозяйства и туризма в условиях рыночных отношений: Тезисы докладов международной научной конференции.-К.: КТЭИ, 1993.-С.168-169.

ДНБ ім. В. Стефани  
АН України

МІСКА Віктор Григорович

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ ПОКРАЩАННЯ  
КАРТУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗАМІСНИМ ТРАНСПОРТУ

Надп. до друку 14.05.66. Формат 60 x 84/16. Папір друк.  
Офс. друк. Ум. друк. арк. 0,59. Ум. фарбо-відб. 1,18.  
Осл.-видл. арк. 1,00. Тираж 100 пр. Сам. 222.

---

РЗВ КТЕІ Дільниця оперативного друку  
253156, Київ-166, вул. Кіото, 19



U6581

AB 27.491

**AB 27.491**