

number of political, economic and social factors in the selected region and set the right goals to achieve maximum results.

## **ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНИХ ЧИННИКІВ НА ЗМІНУ ДОХОДУ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

В. О. КОСТЮК, к. е. н.

*Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова*

Одним з важливих фінансових показників, що характеризує господарську діяльність підприємств міського електричного транспорту, є обсяг реалізації транспортних послуг у вартісному вираженні, тобто величина їх доходів. Це є загальна сума виручки, яку отримує трамвайно-тролейбусне підприємство від реалізації послуг міському населенню. Від цього показника безпосередньо залежить його кінцевий фінансовий результат, рівень рентабельності транспортних послуг. Тому перед кожним підприємством МЕТ ставиться завдання добиватися систематичного збільшення абсолютної величини досліджуваного показника доходу.

У зв'язку з цим, при вивченні господарської діяльності трамвайно-тролейбусних підприємств велику увагу приділяють факторному аналізу їх доходів, тобто визначенню впливу на зміну цього показника найважливіших техніко-економічних чинників, які характеризують ефективність використання рухомого складу МЕТ.

Виходячи з вищенаведеного, пропонується при факторному аналізі доходу від пасажироперевезень використовувати наступну мультиплікативну модель цього показника, що являє собою добуток таких чинників: середньоінвентарна кількість рухомого складу МЕТ, коефіцієнт випуску рухомого складу на лінію, планова кількість рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі, коефіцієнт виконання плану за загальною кількістю рейсів, коефіцієнт порейсової регулярності, середня протяжність одного рейсу, кількість пасажирів, що припадає на один вагоно(машино) – кілометр пробігу, середній тариф одного пасажироперевезення.

Розрахунок впливу цих чинників на зміну аналізованого показника доходу рекомендується здійснювати за допомогою індексної модифікації

методу ланцюгових підстановок, яка передбачає використання під час аналітичних обчислень індексів факторних показників. У цьому випадку роздільний вплив зазначених чинників пропонується обчислювати за наступною методикою:

- вплив середньоінвентарної кількості рухомого складу визначається шляхом перемноження абсолютної величини доходу базисного періоду і відносного приросту середньоінвентарного числа рухомого складу;

- вплив коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію обчислюється шляхом перемноження абсолютної величини доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу і відносного приросту коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію;

- вплив планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі розраховується шляхом перемноження наступних показників: доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію і відносного приросту планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі;

- вплив коефіцієнта виконання плану за загальною кількістю рейсів визначається шляхом перемноження доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію, індекса планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі і відносного приросту коефіцієнта виконання плану за загальною кількістю рейсів;

- вплив коефіцієнта порейсової регулярності обчислюється шляхом перемноження наступних показників: доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію, індекса планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі, індекса коефіцієнта виконання плану за загальною кількістю рейсів і відносного приросту коефіцієнта порейсової регулярності;

- вплив середньої протяжності одного рейсу розраховується шляхом перемноження наступних показників: доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію, індекса планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі, індекса коефіцієнту виконання плану за

загальною кількістю рейсів, індекса коефіцієнта порейсової регулярності і відносного приросту середньої протяжності одного рейсу;

– вплив кількості пасажирів, що припадає на один вагоно(машино)-кілометр пробігу визначається шляхом перемноження наступних показників: доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію, індекса планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі, індекса коефіцієнта виконання плану за загальною кількістю рейсів, індекса коефіцієнта порейсової регулярності, індекса середньої протяжності одного рейсу і відносного приросту кількості пасажирів, що припадає на один вагоно(машино) - кілометр пробігу;

– вплив середнього тарифу одного пасажироперевезення обчислюється шляхом перемноження наступних показників: доходу базисного періоду, індекса середньоінвентарного числа рухомого складу, індекса коефіцієнта випуску рухомого складу на лінію, індекса планової кількості рейсів, що в середньому припадає на одиницю рухомого складу у русі, індекса коефіцієнта виконання плану за загальною кількістю рейсів, індекса коефіцієнта порейсової регулярності, індекса середньої протяжності одного рейсу, індекса кількості пасажирів, що припадає на один вагоно(машино) - кілометр пробігу і відносного приросту середнього тарифу одного пасажироперевезення.

Наведена методика факторного аналізу показника доходу підприємств МЕТ дає можливість даний синтетичний показник розкласти на ряд його аналітичних складових, визначити вплив найважливіших техніко-економічних чинників на його загальну зміну за будь-який період господарювання, сприяє повнішому використанню резервів виробництва.