

будується на принципі самоокупності, а французька концепція розглядається як окремих елемент, що входить в єдиний транспортний процес, головним завданням якого є задоволення потреб країни в перевезенні вантажів, тобто створює позитивний економічний ефект на суміжних підприємствах.

Основна перевага віддається англійській концепції у зв'язку з тим, що розвиток відповідних галузей та підприємств здійснюється виключно за власний рахунок без державної фінансової підтримки.

В умовах зовнішньоекономічної діяльності транспортний фактор як один з елементів, що входить до вартості продукції, грає важливу, а в ряді випадків вирішальну роль при обґрунтуванні доцільності тієї чи іншої зовнішньоторговельної операції.

Розмір провізної плати впливає на встановлення ціни товару, роблячи можливим чи неможливим здійснення зовнішньоторговельної операції. Частка транспортних витрат у ціні товару у середньому складає від 10 % до 100 %.

Як відомо, величина транспортних витрат впливає на рішення про закупівлю товару на певному ринку як у випадку однакового рівня цін FOB основного і неосновні ринків, так і у випадку їхньої відмінності. Більш того, покупець може віддати перевагу відносно високій ціні товару на одному ринку, якщо рівень транспортних витрат під час перевезення товару з цього ринку буде настільки меншим в порівнянні з витратами постачання з іншого ринку, що сумарні витрати покупця в першому випадку виявляться меншими.

На користь зниження вартості перевезення вантажів говорить прийнятий модельний Закон «Про регулювання транспортних тарифів», який є додатком до постанови МПА СНД від 23.11.2012 р. № 38-14. Прийняття цього закону може бути першим кроком для здійснення переходу до інших принципів побудови тарифів на транспортні послуги.

Наступним кроком може бути перехід до французької концепції ціноутворення, яка у найближчій перспективі стане більш актуальною ніж англійська.

Важливим моментом, є те, що французьку концепцію ціноутворення необхідно застосовувати не тільки у портовій діяльності, як це робиться цей час, а одночасно для всієї транспортної системи країни. Тобто, доцільно використовувати однаковий підхід для всієї транспортної системи. За умови використання французької концепції можливо забезпечувати більш динамічний і сталий розвиток елементів всієї транспортної системи, використовуючи безпосередньо державне фінансування елементів транспортної системи за рахунок коштів, отриманих від ефекту в суміжних галузях.

Такий підхід простіше реалізувати на базі державних компаній. У разі наявності великої кількості приватних компаній-перевізників критерієм першочерговості надання фінансової допомоги для розвитку може бути мінімальний розмір тарифу на перевезення тощо.

УДК 34:656.2(477)

### ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВИЙ ЗАХИСТ ПРАВ СПОЖИВАЧІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ НА ЗАЛІЗНИЦІ

*Крутько І.М., ст..викладач (УкрДУЗТ)*

Аналіз судової практики за категорією справ щодо надання транспортних послуг приводить до висновків, щодо на залізничному, автомобільному та авіаційному транспорті відбуваються затримки відправлення рейсів, неякісне надання послуг у процесі руху та інші порушення прав користувачів цих послуг. Розвиток інфраструктури транспорту потребує відповідного правового регулювання праводносин в сфері надання транспортних послуг та захисту прав споживачів.

Цивільним законодавством України передбачена можливість відшкодування шкоди, завданої внаслідок надання неякісних транспортних послуг. Але сама процедура встановлення факту порушення прав споживача та судовий механізм розгляду справ щодо стягнення такої шкоди з транспортних установ, потребує чимало часу та витрат. Частіше за все пасажери не звертаються з вимогою стягнення такого відшкодування.

На міжнародному рівні розглядається ціла низка нормативних актів, якими передбачена конкретна відповідальність транспортних компаній за ненадання або неякісне надання послуг.

Прийняття вказаних міжнародних документів безумовно стане підґрунтям удосконалення рівня правового регулювання захисту прав споживачів в національному законодавстві.

Одним із засобів якісного відшкодування шкоди, завданої неякісним наданням транспортних послуг є страхування цивільної відповідальності перевізника.

Відповідним законодавчим актом передбачене обов'язкове страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами. Та на жаль, більшість страхових випадків є такими, що настають внаслідок дорожно-транспортних пригод. Тобто предметом цих договорів є матеріальні втрати, які настали внаслідок пошкодження майна. На мій

погляд, було б доречно розширити коло ситуацій, які б розглядалися як страховий випадок і у разі надання неякісних транспортних послуг (наприклад, спізнення потягу).

Механізм фіксації страхового випадку у законній ситуації відпрацьований. Пасажири мають можливість отримати компенсацію без додаткових судових процесів.

УДК 656.224.003.13

### ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Куделя В.І., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)*

Транспортний комплекс відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку України. Він є передумовою економічного розвитку національної економіки та покращення якості життя населення.

В останній час спостерігається зниження ефективності роботи системи залізничного транспорту України. Ринкові умови вимагають постійного пошуку сучасних оперативних методів управління діяльністю залізничного транспорту для того, щоб зберегти стійке положення і функціонування транспортних підприємств на ринку транспортних послуг, забезпечити зниження експлуатаційних витрат і збільшення доходів.

Серед причин зниження ефективності роботи залізничного транспорту можна виділити наступне: прогресуюче старіння основних фондів; недостатність власних джерел фінансування для оновлення основних фондів, відсутність підтримки інноваційно-інвестиційного розвитку залізничної галузі з боку держави; обмеження можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту; застарілі форми управління залізничною галуззю та інш.

Нормальне, злагоджене функціонування всього залізничного транспорту залежить від роботи великої кількості структурних підрозділів, у тому числі і по обслуговуванню пасажирів.

Основне завдання управління пасажирськими перевезеннями полягає в досягненні максимальної ефективності функціонування пасажирського транспорту, забезпеченні повного і якісного задоволення платоспроможного попиту населення на перевезення з мінімальними витратами.

Жорстка конкуренція на ринку транспортних послуг в сучасних умовах повинна спонукати транспортні підприємства до проведення систематичного і детального аналізу своєї діяльності, на підставі якого буде обґрунтовано даватися економічна оцінка роботи підприємства в цілому, кожного його підрозділу і виду діяльності.

Така деталізація дозволить своєчасно виявляти збої в роботі на кожному етапі процесу перевезень пасажирів.

Гнучка економічна політика підприємства у поєднанні зі своєчасною реалізацією ефективних заходів щодо впровадження нової техніки і прогресивних технологій забезпечить рентабельність роботи підприємства і підвищить ефективність функціонування залізничних пасажирських перевезень, що приведе до ліквідації збитковості.

До причин збитковості пасажирських перевезень можна віднести: використання безкоштовних проїзних документів; невідповідність графіків руху поїздів попиту на пасажирські перевезення; слабка оптимізація складу поїздів по класності та кількості вагонів; рухомий склад не відповідає сучасним вимогам; відсутній прозорий розрахунок собівартості перевезень.

Для скорочення збитковості необхідно вишукувати шляхи, що дозволять підвищити ефективність пасажирських перевезень, підвищити конкурентоспроможність пасажирського залізничного транспорту, скоротити витрати на перевезення пасажирів при одночасному підвищенні якості перевезень і надання додаткових послуг пасажирам.

З метою зменшення збитковості пасажирських перевезень і ліквідації практики покриття збитків від пасажирських перевезень за рахунок прибутку від вантажних перевезень необхідне впровадження наступних заходів: підвищення маршрутної швидкості пасажирських поїздів, подальше впровадження руху денних поїздів; оптимізація композиції поїзда з урахуванням реальних пасажиропотоків і їх структури, підвищення комфортності пасажирських поїздів, ліквідація збиткових маршрутів, скорочення терміну знаходження рухомого складу в пунктах обороту, збільшення населеності пасажирських поїздів, оптимізація підв'язки пасажирських складів по окремих маршрутах і інше.

Отже, розвиток залізничних пасажирських перевезень можливий за умови поступового поліпшення складових транспортного виробництва на основі удосконалення структури та системи управління перевезеннями, економії часу та інших факторів і невикористаних резервів, що призводять до збільшення попиту на перевезення пасажирів залізничним транспортом, ліквідації збитковості та перехресного субсидювання, забезпечення фінансової прозорості пасажирського сектору, досягнення відповідності вимогам ринку та міжнародним стандартам транспортного обслуговування тощо.