

– створення єдиної страхової бази вантажоперевезень на залізницях та введення стандарту вимог вантажоперевізника до страхування вантажоперевезень;

– обов'язкове особисте страхування пасажирів на залізничному транспорті повинно стати страхуванням відповідальності залізничного перевізника за спричинення шкоди життю і здоров'ю пасажирів при здійсненні перевезення залізничним транспортом, і проводитися за рахунок перевізника, тоді як нині воно здійснюється за їх рахунок.

УДК 656.025.2 (477)

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ (НА ПРИКЛАДІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Рівень розвитку транспортної системи держави – один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба в високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспортна система України включає всі види транспорту і здатна щорічно забезпечувати перевезення більше 3,1 млрд. пасажирів. Найбільш розвиненим в Україні є залізничний транспорт. Щоденно тисячі людей здійснюють поїздки у дальньому, місцевому і приміському сполученні на залізничному транспорті. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Кількість пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом, відносно незначна – 4,5 – 6 % загального обсягу перевезень, тоді як обсяг транспортної роботи складає 40-52 % загального обсягу пасажирообороту.

Комплекс послуг, що надаються залізничниками пасажирам, з одного боку створюють сприятливі передумови для праці, відпочинку, лікування, навчання і т.д., що в результаті впливає на продуктивність праці робітників, підвищує культурний рівень та якість життя населення. З іншого боку, збільшуючи перелік послуг, залізничний транспорт забезпечує зростання доходів від пасажирських перевезень за рахунок підвищення якості перевезень, залучення додаткових клієнтів.

Починаючи з 2005 року до 2011 року обсяги перевезень на транспорті в загальному і на залізничному

транспорті постійно зменшувалися. Це явище було мало довгий характер. Починаючи з 1990 року обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту зменшилися у 3-5 разів. Це було пов'язано з глибокою економічною кризою в усіх країнах СНД та безпосередньо в Україні.

У 2011 та 2012 роках спостерігалось незначне перевезення пасажирів, але це зростання було короткостроковим. Вже у 2013 році перевезення пасажирів скоротилося і це падіння продовжується і по цей час. Безумовно у цього процесу є об'єктивні причини. Більшість населення оцінюють залізничний транспорт по враженням від спілкування, зустрічей з провідником, білетним касиром, працівником вокзалу. А від цього, як добре відомо, залежать конкурентні відносини з іншими видами транспорту.

Господарство пасажирських залізничних перевезень – це складна багаторівнева система, яка складається з великої кількості часто не зв'язаних в одному рівні ланок. Кожна ланка виконує свою функцію. Кінцевий результат діяльності залежить від діяльності кожної ланки системи. Це, напевно, найрізноманітніше і багаточисельне господарство на залізничному транспорті. З 63 тис. працівників господарства біля 24 тис. складають провідники, більш ніж 2,5 тис. – білетні касири. Слід згадати й про 3 тис. провідників приміського сполучення.

Інтенсивний розвиток пасажирських перевезень потребує уваги до всіх ланок процесу перевезень. Важливо розуміти, що розвиток залізничного транспорту України призводить не лише до збільшення об'ємів перевезень, зростають вимоги до якості обслуговування, для задоволення яких на позакласних та вокзалах 1-го класу для покращення обслуговування і надання комплексних послуг пасажирам створено 38 сервіс-центрів.

За даними офіційного сайту Укрзалізниці у пасажирських поїздах формування України пасажирам надаються наступні основні послуги: надання у користування комплекту постільних речей; реалізація чаю, кави, соків та інших напоїв; реалізація штучних товарів у тарі і упаковці; реалізація друкованої продукції; користування холодильником, СВЧ – піччю; трансляція аудіо-, відео програм; оформлення начальника поїзда (у окремих випадках) проїзду пасажирів та перевезення їх надлишкової поклажі; оформлення начальником поїзда послуги перевезення по території України «експрес-передач». Інформацію про повний перелік послуг і їх вартість пасажири можуть довідатись безпосередньо у провідника вагону або начальника поїзду.

Для створення більш зручних умов проїзду залізницями України у складі окремих поїздів передбачено “чоловічі” та “жіночі” купе. Відтепер таким купе можливо скористатись при проїзді такими поїздами: поїздом № 63/64 “Харків – Київ” Південної залізниці, вагон № 7; поїздом № 91/92

“Київ – Львів” Львівської залізниці, вагон № 7; поїздом № 49/50 “Трускавець – Київ” Львівської залізниці, вагон № 2; поїздом № 105/106 “Одеса – Київ” Одеської залізниці, вагон № 5; поїздом № 59/60 “Одеса – Харків” Одеської залізниці, вагон № 8; поїздом № 637/638 “Одеса – Знам’янка” Одеської залізниці, вагон № 3; поїздом № 661/662 “Одеса – Київ” Одеської залізниці, вагон № 6; поїздом № 63/64 “Дніпропетровськ – Одеса” Придніпровської залізниці, вагон № 10.

Також для забезпечення відповідного рівня якості постійно проводиться запланована робота з капітального ремонту та реконструкції вокзалів та оновлення пасажирського рухомого складу. На залізницях України функціонує 129 пасажирських вокзалів. Крім того, на мережах залізниць нараховується 1468 станцій, які мають у будівлях приміщення для обслуговування пасажирів.

Поряд з позитивними моментами розвитку залізниць, існує безліч невирішених питань і проблем. За останні десять років частка залізничного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень знизилась з 49% до 34%. Якщо такі тенденції збережуться, то вже через два-три роки Укрзалізниця на ринку пасажироперевезень буде займати менше 30%, поступившись своїми позиціями автомобільному транспорту та авіації.

Укрзалізниця не на всіх напрямках своєї господарської діяльності є прибутковою і далеко не завжди виходить на покриття отриманих збитків. Подібна особливість функціонування і розвитку вже довгі роки безпосередньо стосується пасажирського сектора УЗ. На сьогодні збитковими є практично всі види пасажирських перевезень. Показники рентабельності можна спостерігати лише в міжнародному напрямі. Приміський сектор УЗ - найбільш вагома частина всіх пасажирських перевезень. Серед основних причин збитковості приміських перевезень – невідповідність рівня тарифів нинішнім витратам залізниці, необхідність перевезення значної кількості пільговиків, масові факти безоплатного проїзду, системні проблеми з компенсаціями витрат залізниці від відповідних державних органів і відомств та інше.

Як для розвинутих країн світу, так і для України є актуальним розгляд питання щодо залучення потенційних пасажирів до користування залізничним транспортом. Для комфортного та безперешкодного користування транспортом необхідно мінімізувати час пересадок з урахуванням кількості пасажирів, маршрутів пересування та інших критеріїв. В майбутньому можлива реалізація технології перевезення пасажирів «за єдиним квитком» за рахунок взаємодії міського пасажирського транспорту та залізниць. Це можливо здійснити в умовах узгодженого графіку руху міського та залізничного транспорту.

Щоб мати можливість покращувати умови

проїзду для пасажирів, необхідно налагодити механізм фінансування залізниці державою та її суб'єктами. Черговим кроком на шляху вдосконалення якості пасажирських перевезень стало впровадження реальних конкурентів автомобільному транспорту – рейкових автобусів (12 в Україні). Для зручності пасажирів в рейковому автобусі передбачено усе, навіть місця для пасажирів на інвалідних візках, пасажирів з великим багажем. Вони оснащені системами холодного і гарячого водопостачання, вакуумним туалетом, новими системами забезпечення безпеки руху.

Таким чином, у розвитку пасажирських залізничних перевезень присутні як досягнення, так і певні невирішені проблеми. Останні спонукають залізничників складати обґрунтовані соціальні програми і плати, а перші – надають упевненість у тому, що ці плани будуть реалізовані у практичній діяльності вітчизняних залізниць.

УДК 338.47: 656.2

ЕФЕКТИВНІСТЬ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ ЯК НАСЛІДОК ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Тимофєєва Т.О., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Одна з головних проблем в зв'язку становленням країни на колію ринкових відносин полягає в забезпеченні економічної безпеки як головної складової національної безпеки України.

В зв'язку з тим, що розвиток ринкової економіки в країні неможливий без розвинутої транспортної системи, а залізничний транспорт являється її основною складовою, то залізничний транспорт відіграє значну роль в розвитку економіки нашої країни.

Розвиток ринкових відносин потребує застосування нових принципів в управлінні залізничним транспортом. Неєфективність управління може призвести до повного розвалу всієї залізничної галузі, втрати позицій на світовому та внутрішньому ринках. Цей факт безпосередньо відіб'ється і на економічній безпеці України, тому що від стану залізничної транспортної системи в цілому залежить ефективність функціонування економіки всієї країни.

На сьогоднішній день існує багато факторів, які негативно впливають на рівень економічної безпеки залізничного транспорту та гальмують його подальший розвиток. Тож існує багато питань, які потрібно вирішувати як з боку залізничного транспорту, так із боку держави в першу чергу. До них відносяться: