

логістичних послуг, у тому числі й супутнє обслуговування, розміщуватися в місцях формування та перетину міжнародних вантажопотоків, забезпечувати доступ до різних видів транспорту та відповідно створювати можливість для управління процесом доставки вантажів у режимі реального часу тощо

Таким чином, проблеми залізничного транспорту підсилюють інфраструктурні обмеження, створюють загрози процесам модернізації та переходу на інноваційний шлях розвитку як вітчизняних залізниць, так і економічної системи країни. Розвиток залізничної галузі безпосередньо залежить від роботи реального сектора економіки країни.

Міжнародні транспортні системи істотно впливають на формування міжнародного торгового обміну. Велику роль відіграють у цьому випадку транспортні витрати, які залежать від використовуються для перевезення видів транспорту і самої технології перевезення. А це в свою чергу залежить від рівня розвитку транспортної інфраструктури. Роль транспортного фактора в забезпеченні міжнародного товарообігу стає очевидною за допомогою зіставлення просторового відстані і так званого економічного відстані, під яким слід розуміти перешкоди в розвитку товарообігу, які є наслідком рівня економічного розвитку, економічної політики, економічної структури і культури держав, між якими відбувається товарообіг.

Тому, транспортна система- це один із найважливіших елементів інфраструктури. Сфера цієї системи може охоплювати весь світ, континент, економічну групу або виділену за іншими критеріями групу держав. Транспортна система може позначати транспортну систему певного простору або систему обслуговуючу міжнародні перевезення на цьому просторі і між цим простором і оточенням.

### Список використаних джерел

1. Данько М.І. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств України в умовах міжнародних транспортних коридорів: Монографія / М.І. Данько, В.Л. Дикань, Н.В. Якименко – Харків: УкрДАЗТ, 2008. – 170с.

2. Дикань В. Л. Консолідація можливостей промисловості та транспорту в умовах міжнародних транспортних коридорів як шлях призупинення кризових явищ в економіці України [Текст] / В. Л. Дикань, Н.В. Якименко // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2010. -

№30. – С. 11-15.

3. Джонсон Дж. С. и др. Современная логистика. – 7-е изд.; пер с англ. – М.:Издательский дом “Вильямс”, 2002. – 624с.

4. Кальницька М.А. Характеристика розвитку прикордонної інфраструктури Закарпатської області // ауковий вісник УжНУ. 2007. – 12-17стор.

УДК 656.025.2(477)

## ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ НАПРЯМКУ

*Головко Т.В., к.т.н., доцент,  
Костенніков О.М., к.т.н., доцент,  
Кудрява В.В., слухач (УкрДУЗТ)*

Скорочення часу перебування пасажирів у дорозі і можливості регулювання часу відправлення і прибуття поїзда вирішує впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України. Сьогодні українські залізниці можуть забезпечувати мобільність населення з мінімальними витратами для суспільства в разі, якщо зростуть швидкості залізничних пасажирських перевезень. Таким чином, підвищення швидкості пасажирських поїздів є першочерговою необхідністю. Швидкість руху є головним критерієм при виборі виду транспорту.

Ключові слова: швидкісна магістраль, зменшення часу у дорозі, стратегія диверсифікації.

Метою дослідження є зменшення часу в дорозі та безперебійний рух поїздів на ділянці Костянтинівка-Одеса. Для досягнення поставленої мети треба вирішити наступні завдання:

1 Визначити концепцію впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на магістралі Костянтинівка-Одеса.

2 Проаналізувати наявну та потрібну пропускну спроможність дільниці.

3 Розробити графік руху пасажирських поїздів з урахуванням підвищення швидкості руху та зменшення часу у дорозі.

4 Обґрунтувати економічну доцільність запропонованих заходів.

Удосконалення залізничної

магістралі Костянтинівка - Одеса протяжністю 932 км з максимальною швидкістю руху до 120 км/год, є наступним етапом організації швидкісного руху в Україні.

Реалізація удосконалення магістралі дозволить задовольнити зростаючий попит населення шести регіонів України (Одеської, Донецької, Харківської, Дніпропетровської, Кіровоградської та Миколаївської областей) на пасажирські перевезення, скоротити час пасажирів на шляху прямування і надати якісно новий рівень обслуговування.

Запуск магістралі забезпечить скорочення часу проходження між Костянтинівкою і Одесою в 1,8 рази: з 16 годин (по існуючій залізничній інфраструктурі) до 9 годин при модернізації.

В рамках запропонованої моделі передбачається географічний поділ магістралі на 4 ділянки:

- Костянтинівка - Лозова-Пас - ділянка 1- швидкісна (немає необхідності в модернізації - 149км);

- Лозова Пас - Дніпро (Дніпропетровськ)-Голов - ділянка 2 (необхідна модернізація-152км);

- Дніпро (Дніпропетровськ)- Голов - Знамянка-Пас ділянка 3 - швидкісна (немає необхідності в модернізації - 223км);

- Знамянка-Пас - Одеса Головна - ділянка 4- (необхідна модернізація - 408км)

По кожній ділянці (на якій необхідно збільшити швидкість руху) намічаються заходи, що дозволяють підвищити швидкість і визначаються необхідні для здійснення цього капітальні вкладення.

На сьогодні на залізничному транспорті України в сфері пасажирських перевезень реалізується стратегія скорочення з метою оптимізації графіку руху поїздів та скорочення експлуатаційних витрат. Але вона не є ефективною, адже сприяє зростанню загальних витрат, пов'язаних із функціонуванням пасажирського господарства. Також через це відбувається зниження обсягів виконаних робіт та знижуються доходи структурних підрозділів залізниць, а це призводить до відтоку пасажирів від залізничного на інший вид транспорту. Конкуренція вимагає постійного пошуку підприємствами транспорту більш привабливих для пасажирів послуг, що супроводжують процес перевезення або не пов'язані безпосередньо з ним. Тому перед ПАТ «Укрзалізниця» в умовах спаду пасажирських перевезень стала проблема пошуку більш ефективних форм організації і шляхів забезпечення рентабельності

господарської діяльності.

Сьогодні необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. Таким чином, для ПАТ «Укрзалізниця» доцільним є використання активної базової стратегії розвитку – стратегії диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, але пов'язаного комерційно і технологічно із основною діяльністю залізниць – перевезеннями. Результати діяльності пасажирського господарства доводять перспективність розвитку одного з видів діяльності, а саме: реалізації послуг, які спираються на основну – перевезення та містять в собі прибуткові послуги підсобно-допоміжної діяльності залізниць на вокзалах та в поїздах, що дозволяє впровадити реалізацію комерційних пасажирських перевезень, до яких можна застосовувати ринкові принципи ціноутворення. Реалізація на залізничному транспорті в сфері пасажирських перевезень – як стратегії розвитку – комплексних комерційних послуг (ККП) – послуг на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у поїзді та на станціях, що надаються на комерційній основі, сприятиме отриманню додаткового доходу залізницями та привабливості пасажирів до залізничного транспорту. Комплексні комерційні послуги варто класифікувати таким чином: перевезення нестандартними вагонами; перевезення за індивідуальним графіком та маршрутом; індивідуальні та групові; залізничний туризм; інші перевезення комерційного характеру. В рамках стратегії диверсифікації та при наявній матеріальній базі можливим є реалізація такої комерційної послуги, як залізничний туризм, який є заходом по залученню пасажирів як користувачів залізничним транспортом та підвищення прибутковості залізниць. При реалізації комплексних комерційних послуг залізничний транспорт є ціноутворювачем, що в ринкових умовах господарювання дозволяє формувати в структурі послуг, які реалізуються, бажаний прибуток. З метою сприяння подальшого формування та реалізації комплексних комерційних послуг згідно з вимогами потенційних споживачів важливим питанням є визначення цілей, заходів та завдань розвитку залізничного туризму, що передбачає підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту в сфері пасажирських

перевезень та дозволяє визначитися з напрямками організації залізничного туризму на магістралі Костянтинівка - Одеса.

Удосконалення магістралі Костянтинівка - Одеса - це високотехнологічний проект, при реалізації якого будуть використані сучасні матеріали і технології, що створить передумови для подальшого розвитку наукомістких галузей з високим рівнем доданої вартості. Збільшення швидкості пасажирського сполучення, підвищення мобільності населення дають можливість знайти новий якісний статус тим областям, через які пролягають швидкісні магістралі. Все це в сукупності позитивно позначиться не тільки на зайнятості населення, а й на регіональному розвитку, а значить, і на економіці країни в цілому.

УДК 656.078.8(477)

### ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Грунык И.С., к.т.н., доцент (УкрГУЖТ)*

Железнодорожный транспорт является составляющей той отрасли народного хозяйства, которая напрямую влияет на обеспечение экономической безопасности всей страны, а значит, этот вид транспорта должен быть наиболее конкурентоспособным среди других видов транспорта.

На основании анализа объемов перевозок пассажиров и грузов на всех видах транспорта, в статье обосновано, что определяющим фактором конкурентоспособности для железнодорожного транспорта является качество оказываемых услуг.

Также нами определены направления увеличения конкурентоспособности железнодорожного транспорта на основе предложенной интегральной логистической системы.

Исходя из анализа становится понятно, что как по грузовым, так и по пассажирским перевозкам основным конкурентом железнодорожному транспорту выступает транспорт автомобильный, причем по пассажирообороту доля автомобильного транспорта даже превышает долю

железнодорожного, а по грузовым – практически равна ей.

Так же следует отметить, что хотя по всем видам транспорта показатели объемов перевозок неуклонно сокращаются, у железнодорожного транспорта это происходит более быстрыми темпами, чем у его основного конкурента.

Это связано с тем, что автомобильный транспорт постоянно развивается, увеличивая как дальность перевозок, так и их качество.

Для решения поставленных задач, мы предлагаем усовершенствовать интегральную логистическую схему, с помощью совокупности информационных и маркетинговых технологий.

Основной смысл интегральной логистики, заключается в том, чтобы оптимизировать управление не только материальными, но и всеми другими видами экономических потоков: финансовыми, информационными, трудовыми, сервисными, причем на всех стадиях их движения от снабжения, до потребления.

При этом учитываются не только экономические параметры оптимизации, но и социальные, экологические, политические.

При интегральном подходе критерий максимизации прибыли заменяется критерием оптимального соотношения выгод и затрат.

Такая схема свяжет все звенья перевозочного процесса в единую цепь, что даст нам следующие преимущества:

- сокращение оборота вагонов при погрузке - разгрузке (до 40%);
- снижение себестоимости перевозок за счет сокращения тарифной составляющей (до 20%);
- уменьшение времени вагонооборота при внешних перевозках (до 30%);
- сокращение совокупных затрат на перевозки (до 20%).

Нет необходимости внедрять схему в полном объеме. Компании могут определить свои цели и подобрать требуемый инструментальный системы для их достижения. Можно применять технологию, как для всех видов перевозок, так и для отдельных.

Применение такой схемы позволит охватить все звенья логистической цепочки, что приведет к сокращению временных и материальных затрат и общему повышению качества перевозок, что в целом позволит повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.