

Н. М. Колесникова // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. – Вип. 9. – 2007. – С. 72-76.

5. Писаревський, І. М. Проблеми ціноутворення на залізничному транспорті [Текст] / І. М. Писаревський // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту: Серія “Економіка і управління”. – Вип. 9. – 2007. – С. 231-235.

6. Хусаинов, Ф. И. Теория ценовой дискриминации и система железнодорожных тарифов [Текст] / Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал. – 2005. – № 8. – С. 21-26.

7. Евдокоменко, В. М. О мерах по повышению эффективности государственного

ценового (тарифного) регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования в Российской Федерации [Текст] / В. М. Евдокоменко // Бюллетень транспортной информации. Информационно-практический журнал. – 2006. – № 12. – С. 2-7.

8. Семёнова, О. В. Об основах цены, ценовой (тарифной) системы и системы государственного регулирования железнодорожного транспорта России [Текст] / О. В. Семёнова // Бюллетень транспортной информации: информационно-практический журнал. – 2006. – № 2. – С. 2-7.

9. Филюк, Г. Теория и практика ценового регулирования деятельности субъектов естественных монополий [Текст] / Г. Филюк // Экономика Украины. – 2005. – № 12. – С. 25-34.

Аннотация. Обоснована целесообразность учёта при формировании ценовой политики железных дорог в пригородном сообщении функций цены в условиях рынка.

Ключевые слова: пригородное железнодорожное сообщение, функции цены.

Summary. Appropriateness of price function accounting at forming of pricing policy of railways in suburban traffic in market environment is grounded.

Key words: railway suburban traffic, price functions.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.*

УДК 656.072

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ПІВДЕННОЇ ЗАЛІЗНИЦІ З УРАХУВАННЯМ ДОСВІДУ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ СВІТУ

*Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент,
Гуляєва Л.В., магістр (УкрДАЗТ)*

У статті проведено аналіз заходів щодо вдосконалення роботи пасажирського комплексу на прикладах розвитку передових залізничних компаній світу. Дана оцінка можливості використання позитивного досвіду на вітчизняних залізницях. Розроблено рекомендації щодо розвитку пасажирського комплексу Південної залізниці.

Ключові слова: розвиток пасажирського комплексу, якість пасажирських перевезень, досвід залізниць світу.

Актуальність теми. Укрзалізниця є конкуренті. Понад 75% залізничних маршрутів найкрупнішою транспортною організацією і дублюються автомобільними шляхами. Поступово відіграє провідну роль у забезпеченні населення країни транспортними послугами. Залізничні перевезення здійснюються в умовах жорсткої конкуренції. Понад 75% залізничних маршрутів дублюються автомобільними шляхами. Поступово зростають можливості такого конкурента як авіаційний транспорт. Але Укрзалізниця регулярно проводить заходи щодо залучення потенційних

користувачів транспортних послуг як вантажних так і пасажирських. Ці заходи мають практичні результати. Якщо ще у 2008 - 2009 роках обсяг перевезень пасажирів поступово зменшувався, то останнім часом тенденція покращилась і обсяг пасажироперевезень поступово збільшується. Це відбувається за рахунок розширення, збільшення та покращення сервісних послуг, що надаються. Особливо гостро це питання стоїть через перспективу перевезення значних пасажиропотоків під час проведення Євро-2012. Оголошені тендери на придбання двоповерхових електропоїздів подвійного струму та двох міжрегіональних потягів локомотивної тяги, які будуть відповідати світовим стандартам (дизайн, комфорт тощо). Важливим напрямком діяльності пасажирського комплексу є збільшення швидкості, тобто зменшення часу перебування пасажирів в дорозі та підвищення рівня безпеки під час поїздок. Робітники залізниць повинні більш активно використовувати переваги залізничного транспорту: його «всесезонність», тобто можливість подорожувати за будь-яких погодних умов; надійність транспорту. Актуальним є питання розвитку інфраструктури. Саме через збільшення кількості бажаючих відпочити влітку в Криму постійно зростає обсяг перевезень. Взимку ця ж тенденція простежується й у напрямку Карпат. У зв'язку з розвитком туристичного бізнесу і ростом кількості пасажирів, які користуються залізницями, необхідно приділити увагу вирішенню ряду питань, пов'язаних з удосконаленням пасажирського комплексу. Саме для досягнення поставлених цілей необхідно проводити напружену та комплексну роботу з покращення ситуації у сфері пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Тема удосконалення роботи пасажирського комплексу є дуже актуальною і була розглянута багатьма вченими з різних аспектів та сторін. Маркетингові дослідження у сфері покращення сервісного обслуговування проводились в працях таких вітчизняних та зарубіжних авторів: Рудяченко І.Ф., Гуреев В.Д., Христофор О.В. Питання присвячені покращенню якості функціонування вокзального комплексу та сервісного обслуговування в фірмових поїздах були розглянуті в роботах Пастухова С.С., Шраменко О.В., Литковський А.В., Балакіної Ю.Ю.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Найважливішою задачею, що стоїть перед пасажирським комплексом є збільшення кількості людей, що користуються залізницею. В умовах, що склалися, на ринку транспортних послуг збільшення доходності та пасажирообороту може бути забезпечено підвищенням якості обслуговування пасажирів. Основою формування стійких лояльних груп користувачів є надання

якості обслуговування пасажирів не тільки на рівні їх очікувань, а й перевершуючи їх. Це дозволить залучити додаткові об'єми нових пасажирів з інших видів транспорту, досягнути збільшення частоти поїздок пасажирів, які користуються залізничним транспортом, досягнути переходу пасажирів з вагонів меншої комфортності до вагонів вищої комфортності. Також дуже актуальними залишаються питання скорочення часу перебування в дорозі та мінімізації часу на пересадки пасажирів. В статті будуть розглянуті напрями діяльності, робота в яких дозволить досягнути поставлених цілей.

Метою статті є: визначення конкретних шляхів підвищення якості функціонування пасажирського комплексу, що в свою чергу дозволить збільшити об'єм пасажирообороту.

Виклад основного матеріалу. Сучасний стан залізничної галузі та аналіз перспектив її розвитку свідчать про необхідність здійснення неординарних заходів, спрямованих на вирішення взаємопов'язаних задач: виживання і подальшого розвитку залізничного транспорту та його адаптації до умов ринкової економіки. Задача удосконалення системи пошуку нових шляхів для залучення на свій вид транспорту клієнтів набуває все більшої актуальності. Виконати її можна шляхом забезпечення пасажирів комфортними умовами під час купівлі квитків, створення нормальних умов для відпочинку як в дорозі, так і на вокзалах, вирішення питання збільшення швидкостей. Визначення оптимальних режимів обслуговування пасажирів на вокзалах та в поїздах є однією з основних проблем, від вирішення якої значною мірою залежить підвищення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на ринку пасажирських перевезень. [1] Основними напрямками розвитку пасажирського комплексу є: спрощення процедури купівлі квитків, співпраця з іншими видами транспорту для забезпечення комфортного подорожування пасажирів, збільшення швидкості поїздів, підвищення комфорту під час подорожі, оновлення рухомого складу та розвиток інфраструктури. При цьому необхідно використовувати світовий досвід щодо розв'язання вказаних задач.

Спрощення процедури купівлі квитків. Перед купівлею квитка, людина планує свою подорож, саме цьому етапу присвячена велика увага в європейських країнах. Дуже зручним є використання Інтернету для вибору маршруту поїздки, бронювання та сплати проїзного документу. Наприклад, у Німеччині це сайт «www.bahn.de», на якому можна скористатися всіма цими послугами за 92 доби до дати виїзду. Інформація надається 10-ма мовами. Крім того, сайт є дуже інформативним, швидкодіючим та зручним у використанні. З його допомогою можна

обрати необхідний маршрут з кількох альтернативних. Враховуючи декілька параметрів (можливі пересадки, вік пасажирів, наявність інвалідності, бажання затриматись на станції, наявність великогабаритного багажу) програма запропонує кілька варіантів подорожі. Обравши потрібний маршрут, клієнт за допомогою банківської картки сплачує необхідну суму та ввівши захисні реквізити картки може роздрукувати проїзний документ, за необхідністю. Документ є аркушем формату А4 з індивідуальною інформацією про подорож, даними про платіжну картку та індивідуальним «бар-кодом» для зчитування в вагоні поїзда. Ще однією особливістю німецької процедури купівлі квитка є те, що дешевшим буде той квиток, який був зарезервованій раніше. Це дає можливість заздалегідь спрогнозувати населеність поїзду. Особливу увагу привертає система знижкових карток, яка існує у багатьох європейських країнах. Гроші, витрачені на придбання знижкової картки, окупуються пасажиром через 2-3 поїздки, а залізниця отримує додаткового лояльного «прихильного» клієнта. В свою чергу, залізниця багаторазово виграє за рахунок збільшення кількості поїздок пасажирів, не намагаючись отримати з нього максимально можливий прибуток відразу ж з кожної подорожі. Завдяки зручності у використанні електронні проїзні документи здобули популярності в країнах Західної Європи, ними користуються більш ніж 28 відсотків пасажирів. Контролери мають спеціальні прилади для зчитування інформації з карток. Гроші знімаються порціями в залежності від можливих пересадок. Також популярним є користування сезонними проїзними документами, які є індивідуальними і видаються на квартал, півроку чи рік. Інноваційним введенням в Швеції є метод продажу квитків, не реалізованих за 48 і менше годин до відправлення. Встановлену (персоналом служби) кількість квитків пасажирів мають змогу придбати у салоні поїзду. Квитки, що залишились, поступають у продаж у рамках аукціону з початковою ціною в 1 крону.

Що стосується придбання квитків через Інтернет на вітчизняних залізницях, то така послуга надається і в Україні, але вона є недосконалою через необхідність викупити сам проїзний документ у касах вокзалу. За допомогою Інтернету споживач лише має можливість оформити і замовити квиток, без отримання його на руки. Більш активне використання системи Інтернету пов'язане з технічним розвитком відповідних систем, з посиленням платіжної дисципліни користувачів транспортних послуг, а також з розвитком самосвідомості наших співвітчизників. [2]

Співпраця з іншими видами транспорту для забезпечення комфортного подорожування

пасажирів. З метою більш цілісного обслуговування в сфері перевезень багато європейських залізничних компаній співпрацює з іншими видами транспорту. Яскравим прикладом є залізниця Швеції SJ, у яких однією з перспективних форм співпраці є стратегічні партнерства з іншими операторами. SJ підтримує партнерські відносини з авіакомпанією SAS, що дає змогу пасажирам здійснювати комбіновану подорож, користуючись двома видами транспорту. Споживач придбає річну членську картку, яка надає широкі можливості вибору найбільш зручних та гнучких комбінацій з альтернативних варіантів подорожей в необхідні пункти призначення. Крім того, компанії SJ та SAS гарантують, що подорожуючи з однієї країни в іншу, людина прибуде до аеропорту в зручний для здійснення пересадки час. Компанії надають можливість подорожувати в одному напрямку залізницею, а в зворотному – літаком. Крім комбінування подорожей різними видами транспорту, компанія пропонує (згідно з програмою Prío) для постійних клієнтів, що здійснюють до 20% всіх поїздок на SJ, додатковий набір послуг. До таких послуг відносяться відвідування концертів чи спортивних змагань, можливі послуги місцевих готелів. Послуги надаються в партнерстві з організаторами подій. [3] В ПАР, для відповідності залізничного транспорту сучасним вимогам, найближчим часом планується ввести в експлуатацію до 560 нових пасажирських вагонів. Загалом на оновлення рухомого складу та покращення транспортного обслуговування виділено 360 млн. євро. Крім того, великі інвестиції будуть вкладені в модернізацію систем сигналізації та управління рухом поїздів. Особливе значення надається організації та розвитку мультимодальних сполучень з використанням різних видів транспорту. Придбавши єдиний квиток, пасажир має можливість подорожувати поїздом, трансферним таксі та 125-ма автобусами спеціальних маршрутів, які доповнюють мережу залізничних сполучень.

Як для розвинутих країн світу, так і для України є актуальним розгляд питання щодо залучення потенційних пасажирів до користування залізничним транспортом. Під час проведення Євро-2012 очікується збільшення пасажиропотоку на залізницях. 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. У перспективі Південна залізниця

планує співпрацювати й з іншими видами транспорту з ціллю підвищення якості послуг, що надаються.

Розвиток швидкісного руху. Не дивлячись на появу першого в світі регулярного сполучення з максимальною швидкістю 350 км/год, ні в одній з країн досі не досягнута середня технічна швидкість більш ніж 272 км/год. В той же час відбулися суттєві зміни в світовому рейтингу високошвидкісних пасажирських сполучень. За останні 2 роки було відкрито кілька швидкісних ліній. Однак кількість країн, де курсують пасажирські поїзди із технічною швидкістю більше 150 км/год не збільшилась. Лідерами на сьогоднішній день є Франція, Японія та Німеччина, але їх наздоганяють відразу кілька країн (Китай, Іспанія та ін.). Отож, не дивлячись на світову кризу, потреба в високошвидкісному залізничному сполученні не зменшилась. За рахунок програм стимулювання національної економіки, інвестиції в розвиток швидкісного руху в багатьох країнах навіть збільшились, в

порівнянні з до кризовими роками. Завдяки швидкісному сполученню Мадрид – Барселона вдалося збільшити обсяг пасажироперевезень майже в 4 рази (частка пасажирів, що скористалися залізничним транспортом склала 47%). Такі ж тенденції спостерігаються в Італії. Швидкісна магістраль тунелем під Ла-Маншем дала змогу збільшити обсяг перевезень на 10%. В Азії також активно розвивається високошвидкісне сполучення. Великі інвестиції на розвиток залізниць отримав Китай, зокрема, о. Тайвань, Японія та Республіка Корея. В майбутньому ця тенденція має зберегтись. За десять років більш ніж вдвічі збільшилась кількість залізничних шляхів, із максимальною швидкістю руху поїздів більш ніж 200 км/год. За прогнозами в 2019 році їх довжина складе 35 тис. км (у 2008р. експлуатувалось біля 10 тис. км). Дані про загальну довжину високошвидкісних ліній, чисельність парку рухомого складу (орієнтовно) та кращі показники технічної швидкості руху поїздів в деяких країнах наведені в таблиці 1.[4]

Таблиця 1

Відомості про стан швидкісного руху у розвинутих країнах світу

Країна	Загальна довжина високошвидкісних ліній, км	Кількість високошвидкісних поїздів	Кількість вагонів високошвидкісних поїздів	Швидкість руху
Японія	2000	370	4550	300
Франція	1700	430	4450	320
Іспанія	1600	200	1600	300
Німеччина	1290	250	2200	300
Італія	720	110	1200	300
Китай	520	220	1750	350
Усього	7830	1580	15450	-

Для підвищення швидкості на Південній залізниці проводиться системна та цілеспрямована діяльність, направлена на модернізацію всієї інфраструктури. До Євро-2012 планується впровадити швидкісний рух на дільниці Харків – Київ зі швидкістю поїздів 200 км/год. За останні десять років було запущено швидкісний пасажирський поїзд Харків – Київ в 2002 році, електрифіковано лінію Харків – Київ в 2007 році. До досягнень Південної залізниці можна віднести електрифікацію головних ходів, нові вокзали, рельсові автобуси та масштабну модернізацію всієї інфраструктури. Для забезпечення швидкісного перевізного процесу необхідно підготувати всі господарства залізничного комплексу, а саме: господарство перевезень, локомотивне, пасажирське, сигналізації та зв'язку, електропостачання, колійне, тощо. Також вкрай важливо забезпечити залізницю швидкісним рухомим складом, який відповідатиме сучасним вимогам пасажирів, адже швидкісні потяги забезпечать успішне суперництво залізниць з іншими видами транспорту. [5]

Підвищення комфорту слідування пасажирів. Для залучення більшої кількості пасажирів з інших видів транспорту залізниці усього світу велику увагу приділяють збільшенню сервісних послуг та покращенню їх якості. Шляхи досягнення цієї мети дуже різноманітні. Наприклад, в ПАР розглядається проект будівництва власної прямої лінії з Йоханенсбурга до аеропорту, зі станцією безпосередньо у ньому. Метою цього проекту є забезпечення прямим сполученням якомога більше пасажирів. Альтернативою автомобільному транспорту став шестивагонний потяг Khayelitsha Express з 300 місцями для сидіння, що слідує з Кейптауна до швидкоростучого району Кайелітша, який знаходиться в русі всього 40 хвилин. В комфортабельних вагонах поїзду постійно присутні обслуговуючий персонал та охоронці. Пасажирам безкоштовно пропонується кава, преса та можливість користування портативними комп'ютерами з виходом у мережу Інтернет. Експрес розраховано на постійних клієнтів, які мають можливість купувати квитки за ціною 27,2

євро. В свою чергу, зрозумівши значення для сучасної людини можливості користування послугами зв'язку під час подорожі, компанії-оператори багато зусиль докладають для реалізації цього проекту. Багато операторів вкладають кошти в обладнання розетками всіх місць для сидіння і в забезпечення безпроводного виходу в Інтернет, регулярно оновлюють Web-сайти для надання актуальної інформації, монтують робочі станції та підсилювачі сигналу мобільного зв'язку в салонах та залах очікування вокзалів. В січні 2003 року першими користувачами мережі Інтернет в реальному часі стали пасажирів високошвидкісних поїздів залізниць Швеції. Наступною стала компанія-оператор франшизи GNER в Великобританії. В Японії безпроводний зв'язок з'явився в 2009 році на маршруті Токіо – Осака. В цьому ж році більшість французьких поїздів родини TGV було оснащено таким же чином. В березні 2010 року компанія-оператор міжміських перевезень США Amtrak оголосила безпроводний зв'язок стандартною послугою у всіх поїздах. В Німеччині поїзди ICE відстають через проблеми зі зв'язком в тунелях на магістральних лініях. Безпроводна мережа доступна лише на деяких дільницях. В останні роки італійські поїзди AVE вийшли на дуже високий рівень обслуговування: просторе розміщення місць для сидіння, різноманітні розважальні програми, навушники, розетки, більш звичні для салонів першого класу авіалайнеру. Але безпроводного зв'язку поки немає.

Присутність комфортабельних місць для сидіння, відкидних столиків та бортового Wi-Fi забезпечують відчутну перевагу для пасажирів, які користуються комп'ютерами чи іншими приладами з екранами на рідких кристалах. [6]

Турбуючись про пасажирів, необхідно приділяти достатню увагу обслуговуванню людей з обмеженими можливостями. Для цього створюються необхідні умови для перебування людей на вокзалах та у самих вагонах. Стандартом STI PMR передбачено, що весь залізничний рухомий склад повинен забезпечувати прийом людей з фізичними вадами та забезпечення їм необхідного рівня комфорту. На вокзалі Кан 23 березня 2009 р. відбулась презентація першого спеціально обладнаного вагону для проїзду людей з обмеженою мобільністю на інвалідних візках. Вагон має широкі двері, що розсуваються, простору вхідну площадку, туалет, обладнаний для людей з обмеженими можливостями та слабким чи відсутнім зором. В вагоні забезпечена повна відповідність вимогам по зонам для інвалідних візків, туалету, місцям для сидіння та проходкам. [7]

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, 8 з яких курсують на Південній залізниці). 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. Крім того, на ділянках, де курсують рейкові автобуси, повністю відремонтовано шлях і в дватри рази збільшена швидкість руху. Вагомим аргументом на користь залізничного транспорту є ціна на проїзд в автобусі, яка вдвічі нижча за ціну в маршрутках.[5]

Висновок. Стратегічними завданнями пасажирського комплексу Південної залізниці є підвищення ефективності і конкурентоспроможності залізниці, освоєння зростаючих пасажиропотоків. За основу необхідно взяти досвід залізничників розвинутих країн світу. Перш за все потрібно поступово спрощувати процедуру купівлі квитків; підвищувати комфорт слідування пасажирів; розвивати перспективи швидкісного руху; активізувати співпрацю з іншими видами транспорту для забезпечення комфортного подорожування пасажирів.

Подальшого дослідження потребують такі напрями розвитку пасажирського комплексу, як оновлення рухомого складу та інфраструктури, деякі аспекти, що стосуються скорочення часу перебування в дорозі (оснащення локомотивів системою подвійного струму, для виключення втрати часу на зміну локомотива).

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Рудяченко І.Ф., Гурєєв В.Д. Підвищення якості транспортних послуг на основі комплексу маркетинг-логістики // Вагонний парк. – 2009. – №11 – С. 40-43.
2. Литковский А.В. Современные методы управления услугами для пассажиров на железных дорогах // Залізничний транспорт України. – 2010. – №2 – С. 7-9.
3. Железные дороги Швейцарии готовы к конкуренции // Железные дороги мира. – 2010. – №1 – С. 9-12.
4. Высокоскоростные сообщения: частота важнее скорости // Железные дороги мира. – 2010. – №3 – С. 9-22.
5. Двоскина Л. Виктор Остапчук: «Нас объединяет дорога» // Губерния. – 2010. – С. 10-11.
6. Связь в поездах и конкурентоспособность железных дорог // Железные дороги мира. – 2010. – №8 – С. 67-70.

7. Вагон для пассажиров с ограниченной №6 – С. 42-44.
мобильностью // Железные дороги мира. – 2010. –

Аннотация. В статье проведен анализ мероприятий по совершенствованию работы пассажирского комплекса на примерах развития передовых железнодорожных компаний мира. Дана оценка возможности использования положительного опыта на отечественных железных дорогах. Разработаны рекомендации по развитию пассажирского комплекса Южной железной дороги.

Ключевые слова: развитие пассажирского комплекса, качество пассажирских перевозок, опыт железных дорог мира.

Summary. In article the analysis of actions on perfection of work of a passenger complex on examples of progress of the advanced railroad companies of the world is lead. The assessment of a possibility of use of positive experience on domestic railways is given. Recommendations on progress of a passenger complex of the Southern railway are developed.

Keywords: progress of a passenger complex, quality of passenger transportations, experience of railways of the world.

*Рецензент к.е.н., доцент УкрДАЗТ Зубенко В.О.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*

УДК 656.2

СТРАТЕГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Токмакова І.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті проведено аналіз стану пасажирських залізничних перевезень на вітчизняному транспортному ринку, виявленні стратегічні напрямки їх подальшого розвитку та шляхи забезпечення ефективного функціонування залізничного пасажирського комплексу.

Ключові слова: розвиток, конкурентоспроможність, залізничні пасажирські перевезення, пасажирський комплекс залізничного транспорту.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Пасажирські залізничні перевезення відіграють важливу соціальну і економічну роль у житті держави. Це обумовлено їх високим соціально-економічним значенням у виконанням однієї з найважливіших цивільних гарантій держави – забезпечення свободи пересування.

Пасажирським залізничним перевезенням надавалося велике значення на кожному етапі розвитку нашої країни: як за часів централізованого керівництва, так і на етапі переходу до ринку. Рівень організації пасажирських перевезень створює імідж

транспорту в цілому, визначає ступінь реалізації потреби населення в перевезеннях, укріплює впевненість населення в стабільності держави за рахунок підтримки соціально-низьких пасажирських тарифів, що забезпечують транспортні зв'язки, які склалися.

У сучасних економічних умовах залізничному пасажирському господарству необхідно вирішувати складні проблеми адаптації до роботи в умовах розвитку та удосконалення ринку транспортних послуг, так як вони зазнають все більшої конкуренції з боку автомобільного та авіаційного транспорту. Також пасажирські залізничні перевезення залишаються збитковими.