

перевозок товарів і пасажирів между государствами Европы, Азии и Ближнего Востока.

Исходя из этого, транспортная система – одна из составляющих успеха и неперенных атрибутов современного государства, к которой должны предъявляться высокие требования в отношении качества, регулярности и надежности транспортных связей, сохранности грузов и безопасности перевозки пассажиров, сроков и стоимости доставки.

Транзитное положение Украины – одна из немногих черт привлекательности национального рынка Украины для зарубежных инвесторов и производителей, поскольку западноевропейские страны не могут не считаться с такой крупной (по размерам и населению) страной, расположенной на перекрестке торговых путей.

Важнейшим фактором усиления роли транспорта во внешнеэкономической деятельности страны есть и транспограничность Украины: она имеет наидлиннейшие границы среди европейских стран.

Поскольку в стоимости продукта играет роль транспортная составляющая, естественно, выгоднее налаживать связи с соседями, уменьшая тем самым транспортные расходы и увеличивая прибыль. В данном случае Украина имеет преимущественное положение из-за многочисленности стран-соседей.

Из всего вышесказанного следует, что при интеграции в европейскую и мировую экономику потребность в высокоразвитой транспортной системе всё более усиливается, она становится базисом для эффективного вхождения Украины в мировое сообщество и занятия в нём места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.

УДК 656.375.51

АНАЛІЗ ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Манівчук В.В., здобувач (УкрДАЗТ)

Незважаючи на те, що на залізничному транспорті постійно здійснюються заходи щодо скорочення витрат, визначальною ідеєю функціонування і розвитку залізничного транспорту і в подальшому має стати оптимізація експлуатаційних витрат при якісному задоволенні платоспроможного попиту на перевезення і утриманні в належному стані технічних засобів, що можливе при відповідному співвідношенні попиту на залізничні перевезення з рівнем тарифів.

Проаналізовано сучасний стан тарифної системи залізничного транспорту. За попередній період, починаючи з 1990 року, в системі тарифного регулювання залізничних перевезень відбулися зміни, викликані структурними перетвореннями в

економіці країни. Однак на теперішній час тарифна система не в повному обсязі відповідає сучасній ринковій ситуації, а саме:

– тарифна система виконує функції підтримки соціально значущих споживачів транспортних послуг. Здійснюється перехресне субсидування між видами перевезень, що перешкоджає залученню інвестицій і зростанню економічної ефективності галузі;

– система тарифного регулювання недостатньо формалізована і регламентована, не повною мірою реалізує принцип достатності тарифу для покриття об'єктивно необхідної собівартості та інвестиційних потреб і не має стабільних і прогнозованих правил регулювання;

– тарифна система недостатньо гнучка і не дозволяє адекватно реагувати на все розмаїття ринкових умов.

Таким чином, діюча тарифна система не забезпечує оптимального балансу інтересів залізничного транспорту України, користувачів транспортних послуг і держави.

Вивчено та встановлено основні характеристики діючої тарифної системи на залізничному транспорті України. Основним принципом встановлення тарифів на залізничні перевезення, закладеним в діючі нормативні акти, є принцип достатності тарифу для покриття об'єктивно необхідної середньомережевої собівартості перевезень, яка розраховується як середня величина в цілому по залізничному транспорту при заданому рівні показників діяльності залізниць України.

Тарифи побудовані на єдиних принципах і застосовуються на всіх лініях залізниць України, для всіх вантажовідправників і вантажоодержувачів. Тариф – параметрична величина, розрахована з урахуванням таких параметрів перевезень:

для **вантажних** перевезень:

- вага вантажу, що перевозиться;
- відстань перевезення;
- тарифний клас вантажу, що перевозиться;
- партійність відправки (міра корисного використання вантажопідйомності рухомого складу);
- тип рухомого складу, що використовується (універсальний/спеціалізований рухомий склад);

- приналежність рухомого складу (парк залізниць, власний/орендований рухомий склад підприємств і організацій);

- швидкість перевезення;

- особливі умови перевезення (негабаритність вантажу, швидкопсувні або небезпечні вантажі і т.п.);

для **пасажирських** перевезень:

- фактична відстань перевезення;
- тип вагона і категорія поїзда;
- вага та заявлена вартість багажу.

На сьогодні існує два види тарифів – на внутрішні і міжнародні перевезення. Така ситуація має місце як у сфері вантажних перевезень, так і в

сфері пасажирських перевезень.

Тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги встановлюються Мінтрансв'язку за погодженням з Мінекономіки та Мінфіном.

УДК 629.488.2

РОЛЬ РЕМОНТНОГО ГОСПОДАРСТВА В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Мельник В.О., к.е.н., доцент(УкрДАЗТ)

Ремонтне господарство залізниці як елемент її виробничої інфраструктури являє собою сукупність відділів та виробничих підрозділів, зайнятих аналізом технічного стану рухомого складу, постійним наглядом за його станом, технічним обслуговуванням, ремонтом та розробкою заходів щодо заміни зношених деталей на більш прогресивні (модернізовані) та покращення їх використання.

Вирішальне значення ремонтного господарства залізниці визначається, перш за все, тим, що його організація впливає на економічну ефективність перевізного процесу: щорічно 10-12% рухомого складу піддається капітальному (відновлювальному) ремонту, 20-25% – середньому та 90-100% – малому. Головною причиною значних витрат на ремонт та технічне обслуговування є його низька якість, унаслідок чого витрати у сфері експлуатації рухомого складу за нормативний строк у 25 разів перевищують його первісну вартість. Крім того, підприємства несуть величезні втрати від основної діяльності під час незапланованої зупинки поїздів через різноманітні несправності локомотивів та вагонів.

Таким чином, ефективність перевезення пасажирів та вантажів, збільшення кількості задіяних у перевізному процесі локомотивів та вагонів, безперебійна та інтенсивна їх експлуатація – усе це значною мірою залежить від роботи ремонтних підрозділів залізниці. Поломки та поганий технічний стан рухомого складу вирішальним чином впливають на собівартість перевезень, а отже на ефективну діяльність всієї залізниці, на основні техніко-економічні показники її роботи. Виконання ремонтних робіт на підприємствах залізничного транспорту при цьому повинно бути організовано з мінімальними простоюваннями устаткування, у найкоротші строки та своєчасно, якісно, з мінімальними витратами.

Для того, щоб відносно великі витрати на ремонт та обслуговування рухомого складу у залежності від інтенсивності їх експлуатації були мінімальними, необхідно дотримуватися планово-

попереджувальної системи ремонту та експлуатації.

За останні роки у вагонному та локомотивному господарстві галузі проведено комплекс організаційно-технічних заходів щодо підвищення надійності експлуатації рухомого складу. Розроблена нормативно-технічна документація з виконання поточних, деповських, капітальних ремонтів, проведено дослідження та розпочато виконання капітально-відновлювальних ремонтів для подовження терміну експлуатації рухомого складу, який має відпрацьований ресурс. Впроваджуються інноваційні технології зміцнення деталей та окремих вузлів відновлення елементів рухомого складу.

Взагалі значення ремонтного господарства у виробничому процесі істотно змінюється з розвитком науково-технічного прогресу. Підвищуються вимоги до обслуговування внаслідок удосконалення складу основних виробничих фондів: упровадження комплексних механізованих та автоматизованих систем, роботокомплексів, гнучких виробничих систем, зростання безперервності виробничих процесів. Тому основними завданнями ремонтного господарства в сучасних умовах господарювання залізниці повинні стати такі: організація такої системи експлуатації та ремонту вагонів, яка б дозволила підтримувати їх в працездатному стані якомога довше; зниження трудомісткості та вартості ремонтних робіт при підвищенні їхньої якості; удосконалення організації праці робітників, зайнятих у ремонтному господарстві; впровадження заходів з мотивації ремонтників для підвищення якості ремонтних робіт при максимальному рівні ресурсозбереження; систематичне підвищення культури експлуатації, догляду та поточного обслуговування з метою продовження терміну служби деталей, збільшення міжремонтного періоду функціонування рухомого складу, скорочення обсягу ремонтних робіт.

УДК 656.072:331.343

ПРОБЛЕМИ ЩОДО ОБЛІКУ ПІЛЬГОВОГО КОНТИНГЕНТУ В ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Миросниченко Ю.В., аспірант (УкрДАЗТ)

Жоден вид пасажирського транспорту в межах країни, не перевозить такої кількості пільговиків безкоштовно, як українські залізниці. Укрзалізниця ніколи не відмовлялася від підтримки соціально незахищених верств населення, але завсе шукає можливості для того, щоб збільшити обсяги компенсацій за пільговий проїзд, які в середньому складають 30 %. У Головному пасажирському управлінні