

Summary. In the article the necessity of evolution of conception of steady development in the direction of harmonization is grounded, definite principles of providing of harmonious development of railway transport.

Keywords: steady development, principles of harmonious development, railway transport.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Кірдіна О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*

УДК 658.5:656.224

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК КІЛЬЦЮВАННЯ ПОЇЗДІВ ТА ПІДВИЩЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ

Чаркіна Т.Ю., асистент (ДНУЗТ)

В статті запропоновано новий методичний підхід, щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок кільцювання рухомого складу, підвищення швидкості руху та скорочення терміну його обороту.

Ключеві слова: конкурентоспроможність, пасажирські перевезення, рухомий склад, кільцювання поїздів, термін обороту, швидкість руху.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями. Незначне скорочення терміну поїздки не завжди приводить до значного економічного ефекту, оскільки в цьому разі не зменшується кількість рухомого складу, а витрати на курсування пасажирського поїзду майже не змінюються. Кільцювання пасажирських поїздів лише тоді має суттєву ефективність, коли термін обороту рухомого складу скорочується рівно на добу. Ці розрахунки часто виконуються фахівцями залізниць без наукового підґрунтя, які враховують тільки позитивний ефект, а негативний – втрата доходів від скорочення кількості перевезених пасажирів, залишився поза увагою.

До 2012 року Укрзалізниця визначала фактичну рентабельність окремих пасажирських поїздів у дальньому сполученні дуже наближено за рахунок 4 коефіцієнтів, які суттєво спотворювали їх ефективність.

У 2011 році Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) на замовлення Головного пасажирського управління Укрзалізниці виконав науково-дослідну роботу [3], в якій розробив нову методику визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда у дальньому сполученні на базі звітної форми 10 зал. Для аналізу розбіжності показників рентабельності за 4-ма коефіцієнтами та новою методикою ДНУЗТ було виконано розрахунок поїзда Дніпропетровськ-Київ № 79/80, які показали, що попередня рентабельність була завищена майже на 30 %. Укрзалізниця перевірила розрахунки ДНУЗТ та затвердила нову методику визначення рентабельності окремого пасажирського поїзду.

Слід зауважити, що поява нової методики дозволила остаточно визначити збитковість або

прибутковість окремого пасажирського поїзда для прийняття конкретних заходів щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, на які спирається автор з посиланням на джерела. В останні 10 років Укрзалізниця для підвищення ефективності використання дефіцитного рухомого складу використовує принцип кільцювання пасажирських поїздів. Теоретичні аспекти цієї проблеми були досліджені в роботі Ю. С. Бараша [1,2], Л. М. Лобойко [6], О. О. Карась [4], О. М. Кривопішина [5], В. М. Самсонкіна [7], О. М. Гудкова [7], В. В. Скалозуба [8] та науково-дослідних роботах, виконаних ДНУЗТ на замовлення Укрзалізниці. Але ці дослідження вирішували проблему кільцювання рухомого складу без зміни швидкості та розкладу руху пасажирського поїзда. В решті решт кільцювання рухомого складу досягала певних результатів, але не оптимізувала розклад руху пасажирських поїздів.

Виділення невирішених частин загальної проблеми, котрим присвячується стаття. Скорочення значної кількості збиткових нічних поїздів та заміна їх на денні з підвищеною швидкістю виконується фахівцями залізничного транспорту взагалі без економічного обґрунтування, оскільки наукова методика визначення рентабельності окремого пасажирського поїзда була розроблена ДНУЗТ на початку 2012 року, але програма автоматизації розрахунків до неї ще не передана Укрзалізниці.

Формування цілей статті (постановка завдання). Мета даної статті стосується розробці нового методичного підходу, щодо підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок кільцювання рухомого складу,

підвищення швидкості руху та скорочення терміну його обороту.

Виклад основного матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Раніш фахівці Укрзалізниці вважали, що якщо пасажирський поїзд має навантаженість більше 70 %, то він є прибутковим. Але дослідження, які були проведені ДНУЗТ показали, що навантаженість пасажирського поїзда лише частково впливає на

рентабельність окремого пасажирського поїзда. Наприклад пасажирський фірмовий поїзд Дніпропетровськ-Київ № 79/80 при середній навантаженості майже 90 % мав збиткову рентабельність – (-1 %).

Це зумовило автора зайнятися дослідженням цієї задачі. Для цього детально було проаналізовано організацію руху поїзда Дніпропетровськ-Київ № 79/80 (рис. 1).

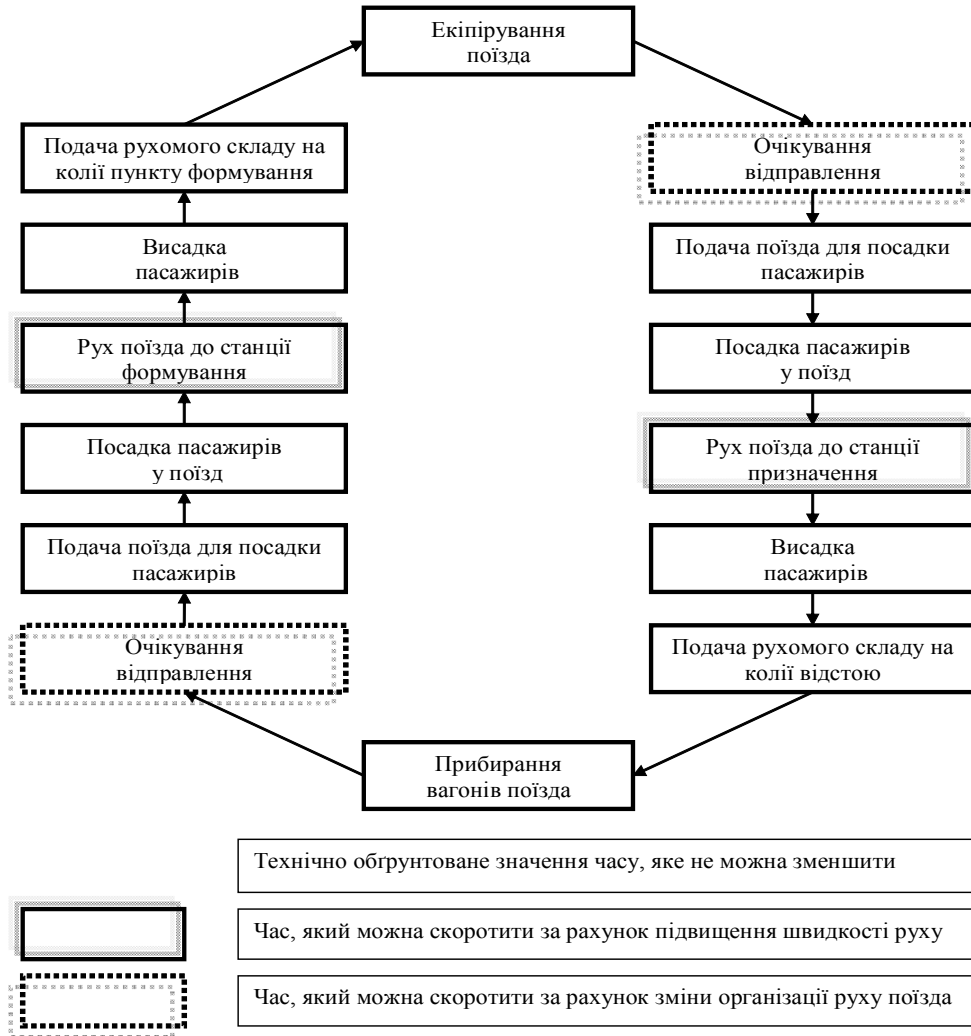


Рис. 1. Загальна схема обороту пасажирського поїзда Дніпропетровськ-Київ, який працює на один напрямок. Джерело [4]

Схему, що наведена на рис. 1, можна описати наступною формулою (1).

$$T = t_{\text{под}}^1 + t_{\text{пос}}^1 + t_{\text{рух}}^1 + t_{\text{вис}}^2 + t_{\text{ппв}}^2 + t_{\text{пр}}^2 + t_{\text{очік}}^{\text{обор}} + t_{\text{под}}^2 + t_{\text{пос}}^2 + t_{\text{рух}}^2 + t_{\text{вис}}^1 + t_{\text{ппс}} + t_{\text{екіп}} + t_{\text{очік}}^{\text{форм}}, \quad (1)$$

де $t_{\text{под}}^1$ – термін подачі рухомого складу на колії пасажирської станції, год.;

$t_{\text{пос}}^1$ – термін посадки пасажирів у поїзд, год.;

$t_{\text{рух}}^1$ – термін руху поїзда до станції призначення, год.;

$t_{\text{вис}}^2$ – термін висадки пасажирів на станції призначення, год.;

$t_{\text{ппв}}^2$ – термін подачі рухомого складу на колії відстою, год.;

$t_{\text{пр}}^2$ – термін прибирання рухомого складу на коліях відстою станції призначення, год.;

$t_{очік}^{обор}$ – термін очікування рухомим складом відправлення за графіком на станції призначення, год.;
 $t_{под}^2$ – термін подачі рухомого складу на колії відправлення станції призначення, год.;
 $t_{пос}^2$ – термін посадки пасажирів у поїзд на станції призначення, год.;
 $t_{рух}^2$ – термін руху поїзда у зворотному напрямку, год.;
 $t_{вис}^1$ – термін висадки пасажирів на станції відправлення, год.;
 $t_{ппіс}$ – термін подачі рухомого складу на пасажирську технічну станцію (пункт екіпірування), год.;
 $t_{екіп}$ – термін екіпірування рухомого складу на пасажирській технічній станції (пункті екіпірування), год.;
 $t_{очік}^{форм}$ – термін очікування рухомим складом відправлення за графіком на пасажирській технічній станції або станції формування, год.;
 T – термін загального обороту пасажирського поїзду, год.

Далі доцільно поділити термін загального обороту пасажирського поїзду на дві частини: T_{const} – час, який не можна скоротити за рахунок удосконалення організації руху, та T_{var} – час, який можна скоротити за рахунок удосконалення організації руху. Визначимо кожен з них з урахуванням можливості роботи одного рухомого складу на J напрямків (кільцювання пасажирського поїзда) за формулами (2) та (3).

$$T_{const} = \sum_2^j (t_{под}^j + t_{пос}^j + t_{вис}^j + t_{очік}^j) + t_{екіп} + t_{пр}^j + t_{рух}^j \quad (2)$$

де j – кілька напрямків руху окремого рухомого складу, якщо його закріплено за кількома пасажирськими поїздами, тобто проведено кільцювання рухомого складу.

$$T_{var} = T - T_{const} = \sum_1^j t_{очік}^j \quad (3)$$

Аналізуючи формули (2) та (3) можна встановити закономірність, яка полягає в тому, що чим більше доля T_{var} у загальному терміні обороту тим краще використовується рухомий склад. Для цього введемо поняття коефіцієнт використання рухомого складу пасажирського поїзду, математичний вираз якого наведено у формулі (4).

$$K_{вик}^{pc} = \frac{T - T_{var}}{T} = \frac{T - \sum_1^j t_{очік}^j}{T} \quad (4)$$

Слід сказати, що цей коефіцієнт суттєво відрізняється від $K_{вик}^{норм}$, що було запропоновано в дисертаційній роботі кілька років потому к.е.н. Карась О. О. [4] (5), оскільки він враховує можливість зміни технологічного процесу для окремого пасажирського поїзду та впровадження кільцювання одного рухомого складу одночасно на кілька напрямків для підвищення ефективності курсування пасажирських поїздів як дальньому так й у регіональному сполученні та має інший математичний вираз.

$$K_{вик}^{норм} = \frac{T - (t_{очік}^{обор} + t_{очік}^{форм} + t_{ппіс})}{T} \rightarrow 1. \quad (5)$$

Для підвищення конкурентоспроможності будь якого пасажирського поїзда автор пропонує наступну послідовність розрахунку:

Спочатку за методикою розробленою у Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [3] слід розрахувати рентабельність конкретного пасажирського поїзду. Якщо вона збиткова або низька, то слід проаналізувати середню населеність поїзда, який досліджується, з метою її підвищення за рахунок:

1. Підвищення швидкості руху та скорочення терміну поїздки для підвищення привабливості поїздки та скорочення кількості одиниць рухомого складу;

2. Скорочення кількості зупинок, якщо посадка та висадка пасажирів на даних зупинках дуже низька. При цьому слід враховувати сезонність курсування пасажирів в певний період року;

3. Зміни організації руху пасажирського поїзду (скорочення кількості вагонів в поїзді, зміна структури поїзда за рахунок включення більш комфортабельних вагонів замість вагонів відкритого типу, впровадження кільцювання одного рухомого складу одночасно на кілька напрямків, впровадження денних та швидкісних поїздів, збереження нічних поїздів з терміном поїздки від 8 до 11 годин на маршрутах, що поєднують Київ з обласними центрами для зручності значної кількості пасажирів, які приїждять у відрядження або слідують транзитом через Київ);

4. Зміни тарифної політики для даного поїзду з метою підвищення доходів від перевезень за рахунок підвищення комфортності, підвищення швидкості руху, підвищення ціни на деякі нічні пасажирські поїзди, які зручні для поїздки у відрядження та для подорожі транзитних пасажирів, впровадження диференціації ціни за днями тижня або періодами року, встановлення різних цін на нижню та верхні полиці та ін).

Після проведення запропонованих заходів, щодо підвищення конкурентоспроможності конкретного пасажирського поїзду слід розрахувати нову рентабельність та проаналізувати її на предмет подальшої підвищення ефективності з метою досягти жаданої прибутковості на рівні 10-25 %.

Проблеми транспортного комплексу України

Як приклад було проаналізовано організацію руху поїзда № 79/80, який за розрахунками ДНУЗТ має збитковість на протязі 2010 року (-0,96 %) та витрати (табл. 1) [3].

При таких витратах табл. 1 збитки від курсування пасажирського поїзду 79 / 80 Дніпропетровськ – Київ у 2011 році склали 0,96 % (6).

$$P = \frac{(D - B) * 100\%}{B} = \frac{(44835000 - 45270404) * 100}{45270404} = -0,96\% \quad (6)$$

де D – річні доходи за 2011 рік від курсування пасажирського поїзда Дніпропетровськ – Київ за даними Придніпровської залізниці – 44 83 500 грн;

B – річні витрати за 2011 рік від курсування пасажирського поїзда Дніпропетровськ – Київ за даними розрахунків (табл. 1) – 45 270 404 грн.

Таблиця 1

Структура витрат окремих складових та господарств на пасажирський поїзд Дніпропетровськ - Київ 79 / 80. Джерело: [3]

Найменування витрат	Величина витрат, грн	Питома вага, відсотки
Вокзальна частина витрат	1 500 941	
Амортизація	5 507 660	
Екіпіровка та обслуговування	9 464 613	
Деповські та капітальні ремонти	4 506 621	
технічне обслуговування	2 227 192	
Разом пасажирська складова	23 207 027	51,26
Обслуговування поїздів електровозами	9 801 019,00	
Обслуговування маневровими локомотивами	698 306,00	
Разом локомотивна складова	10 499 325	23,19
Пасажирське господарство	1 066 390	
Господарство приміських перевезень	565	
Господарство перевезень	1 438 591	
Локомотивне господарство	0	
Вагонне господарство	3 170	
Колійне господарство (крім залежних від швидкості руху)	2 373 052	
Колійне господарство (залежні від швидкості руху)	593 091	
Господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд	1 022 585	
Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку	2 990 516	
Господарство електропостачання	718 709	
Господарство МТЗ	89 980	
Дирекції залізничних перевезень	308 725	
Управління залізниць та структурні підрозділи	958 678	
Разом інфраструктурна складова	11 564 052	25,54
Всього витрати на поїзд	45 270 404	100,00

Рухомий склад цього поїзду використовується дуже неефективно, оскільки він простоє у Києві близько 15 годин, а в Дніпропетровську очікує відправлення на коліях вагонного депо після екіпірування 9,5 години.

Для виключення часу очікування відправлення поїзду в Києві та Дніпропетровську автор запропонувала нову організацію руху поїздів 79/80 та 168/167 (рис. 2 та 3).

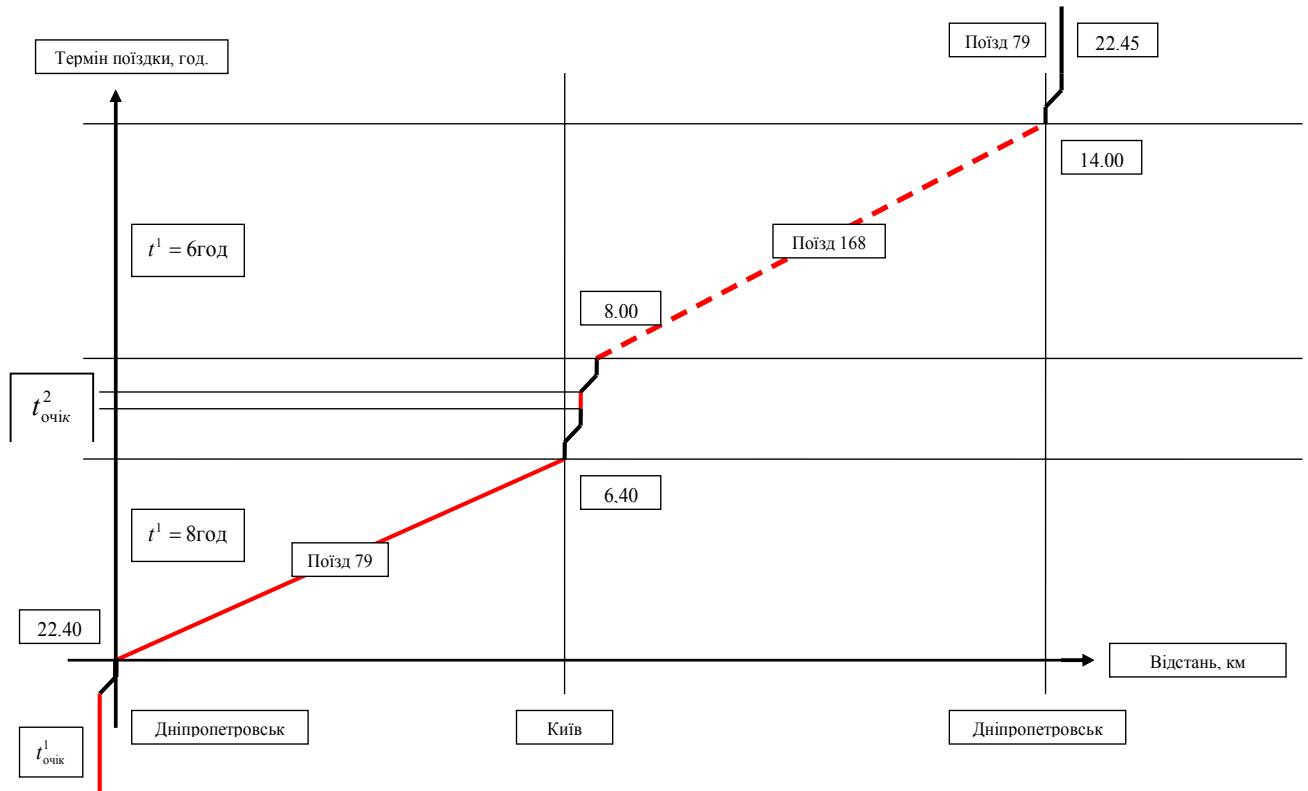


Рис. 2. Графік руху пасажирських поїздів 79 та 168 за новим розкладом

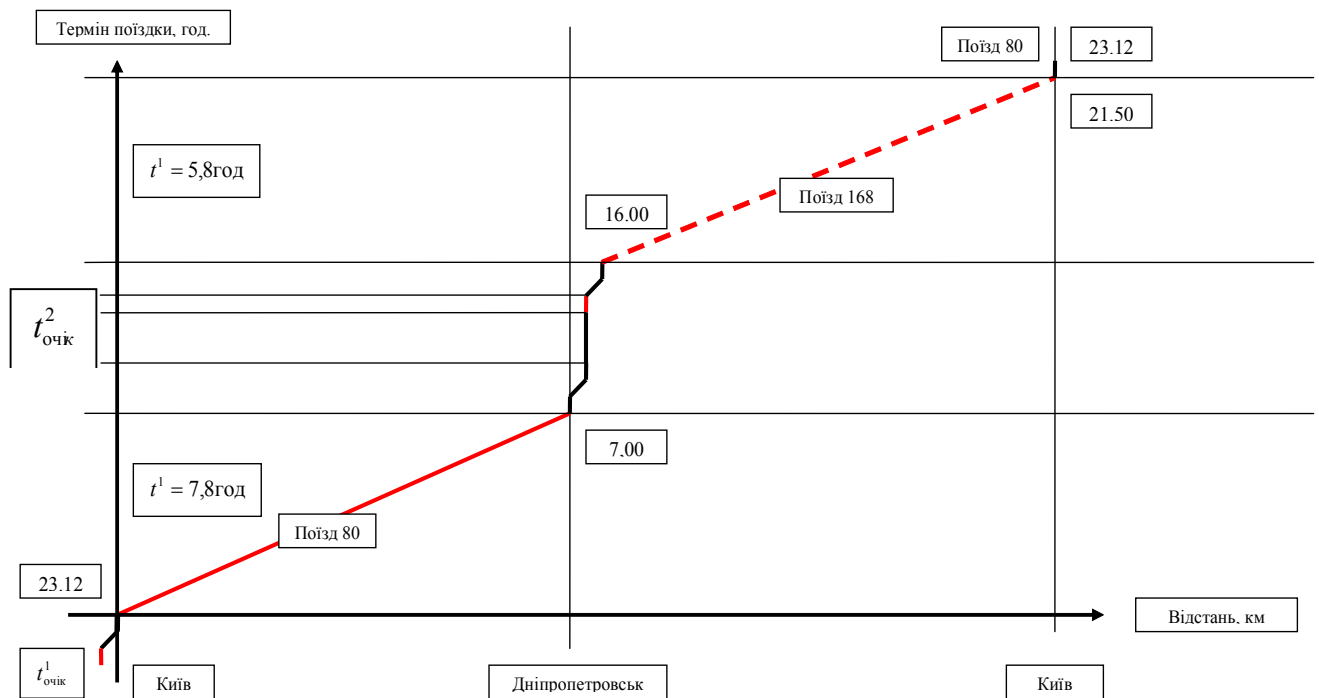


Рис. 3. Графік руху пасажирських поїздів 80 та 167 за новим розкладом

Рухомий склад поїзда № 79 відправлення на 1 год. 2 хв. Така зміна часу відправлення поїзда практично не вплине на середню населеність поїзда, але дозволить підвищити коефіцієнт використання рухомого

складу поїзда 79/80 та зекономити один рухомий склад поїзда № 168/167 «Столичний експрес» Дніпропетровськ – Київ з 9-ти пасажирських вагонів.

Таким чином один рухомий склад буде обслуговувати зразу нічний та денний поїзди. Може виникнути питання, що не раціонально використовувати рухомий склад нічного поїзда для денного сполучення

Але, як показує досвід курсування денних поїздів № 165/166, в які включені звичайні купейні вагони, такі вагони мають підвищений попит, оскільки в них пасажери почувають себе зручніше ніж у вагонах другого та першого класу з містами для сидіння при терміні поїздки більш ніж 5 годин.

В зворотному напрямку (рис. 3) запропонована аналогічна схема курсування поїздів № 80 та 167 з той різницею, що рухомий склад поїзда № 80 після екіпірування подається на

посадку для денного поїзда № 167, який буде відправлятися з Дніпропетровська на 1 год. 11 хв. раніше, що також не позначиться на середній населеності поїзда.

Фахівці Укрзалізниці можуть заперечити, що в денному сполученні використовується рухомий склад з 19 вагонів замість 9 вагонів і для підвищення швидкості у денному сполученні потрібно два локомотиви замість одного. До того кількість місць у рухомому складі у нічному напрямку буде більше в 1,6 рази ніж у поїзді «Столичний експрес».

На це зауваження слід відповісти тільки одним показником – новою рентабельністю. Якщо вона стане позитивною не менше 10 %, то зміну реформування можна вважати економічно доцільною.

На основі сказаного вище розрахуємо коефіцієнт використання рухомого складу існуючий та новий за формулою (4);

$$\text{Існуючий } K_{\text{вук}}^{\text{pc}} = \frac{T - T_{\text{var}}}{T} = \frac{T - \sum_1^j t_{\text{очік}}^j}{T} = \frac{48 - (15,00 + 9,50)}{48} = \frac{23,50}{48} = 0,49$$

$$\text{Новий } K_{\text{вук}}^{\text{pc}} = \frac{T - T_{\text{var}}}{T} = \frac{T - \sum_1^j t_{\text{очік}}^j}{T} = \frac{24 - (0,33 + 2,41)}{24} = \frac{21,26}{24} = 0,89$$

Таким чином коефіцієнт використання рухомого складу збільшився з 0,49 до 0,89, що вказує на те, що графік руху рухомого складу майже не має простоїв (лише 2,74 год. на випадок запізнення поїзда) в очікуванні відправлення на станціях Дніпропетровськ та Київ.

Рентабельність швидкісного поїзда № 168/167 за 2011 рік становила 37 % (7):

$$P = \frac{(D - B) * 100\%}{B} = \frac{(28276624 - 17788746) * 100}{17788746} = 37,1\% \quad (7)$$

де D – річні доходи за 2011 рік від курсування пасажирського поїзда № 168/167 Дніпропетровськ – Київ за даними Придніпровської залізниці – 28 276 624 грн;

B – річні витрати за 2011 рік від курсування пасажирського поїзда № 168/167 Дніпропетровськ – Київ за даними розрахунків (табл. 4.3) – 17 788 746 грн.

Далі слід розрахувати нову рентабельність рухомого складу, який одночасно замінив існуючі рухомі склади фірмового поїзда № 79/80 та швидкісного поїзда № 168/167.

Рентабельність рухомого складу, що буде працювати одночасно на два напрямки (поїзд №

79/80 та поїзд № 168/167) за даними 2011 року очікується на рівні 41,7 % (8):

$$P = \frac{(D - B) * 100\%}{B} = \frac{(73111624 - 51595868) * 100}{51595868} = 41,7\% \quad (8)$$

де D – очікувані річні доходи за даними 2011 року від курсування рухомого складу на два напрямки (поїзд № 79/80 та поїзд № 168/167) – 73 111 624 грн;

B – очікувані річні витрати (табл. 2) за даними 2011 року від курсування рухомого складу на два напрямки (поїзд № 79/80 та поїзд № 168/167) – 51 595 868 грн.

Якщо раніш рентабельність пасажирського поїзда № 79/80 була на рівні (-1%), а швидкісного поїзда № 168/167 – 37 % (див. формулу 7), то після впровадження нового графіку руху за двома напрямками № 79/80 та № 168/167 рентабельність підвищилася до 41 % (див. формулу 8). Але крім того, завдяки новій організації руху пасажирських поїздів можна зекономити один рухомий склад з 9-ти вагонів, який можна використати на іншому напрямку руху і отримати додатковий прибуток.

Проблеми транспортного комплексу України

Таблиця 2

Оцінка витрат на курсування пасажирських поїздів Дніпропетровськ – Київ за різними варіантами
Джерело: [3] з доробкою автора

Найменування витрат	Величина витрат, грн			
	Поїзд № 79/80	Поїзд № 168/167	Новий поїзд на два напрямки	Різниця у витратах
Вокзальна частина витрат	1 500 941	619 685	1 648 617,0	-472 009,0
Амортизація	5 507 660	1 050 833	5 507 660,0	-1 050 833,0
Екіпіровка та обслуговування	9 464 613	2 366 153	9 464 613,0	-2 366 153,3
Деповські та капітальні ремонти	4 506 621	2 027 979	5 858 607,3	-675 993,2
Технічне обслуговування	2 227 192	835 197	2 895 349,6	-167 039,4
Разом пасажирська складова	23 207 027	6 899 848	25 374 847	-4 732 027,8
Обслуговування поїздів електровозами	9 801 019	4 165 433	13 721 427	-245 025,5
Обслуговування маневровими локомотивами	698 306	232 769	698 306	-232 768,7
Разом локомотивна складова	10 499 325	4 398 202	14 419 733	-477 794,1
Пасажирське господарство	1 066 390	355 463	1 066 390	-355 463,3
Господарство приміських перевезень	565	188	565	-188,3
Господарство перевезень	1 438 591	479 530	1 438 591	-479 530,3
Локомотивне господарство	0	0	0	0,0
Вагонне господарство	3 170	1 057	3 170	-1 056,7
Колійне господарство (крім залежних від швидкості руху)	2 373 052	791 017	2 373 052	-791 017,3
Колійне господарство (залежні від швидкості руху)	593 091	296 546	830 327	-59 309,1
Господарство будівельно-монтажних робіт та цивільних споруд	1 022 585	766 939	1 022 585	-766 938,8
Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку	2 990 516	2 242 887	2 990 516	-2 242 887,0
Господарство електропостачання	718 709	539 032	718 709	-539 031,8
Господарство МТЗ	89 980	67 485	89 980	-67 485,0
Дирекції залізничних перевезень	308 725	231 544	308 725	-231 543,8
Управління залізниць та структурні підрозділи	958 678	719 009	958 678	-719 008,5
Разом інфраструктурна складова	11 564 052	6 490 696	11 801 288	-6 253 459,9
Всього витрати на поїзд	45 270 404	17 788 745,7	51 595 867,9	-11 463 281,8

Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.

Наведені вище дослідження вказують на необхідність впровадження даного методичного підходу до економічного обґрунтування нової організації пасажирських поїздів, яка б визначила зони ефективного курсування окремо приміських, регіональних, пасажирських, швидких, швидкісних поїздів.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю. С. Методика складання оптимального плану формування пасажирських поїздів / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Д.: ДНУ, 2005. – Вип. 205, т. 4. – С. 1186-1198.
2. Бараш Ю. С. Оптимізація руху пасажирських поїздів / Ю. С. Бараш, Л. М. Лобойко, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во

Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.- 2008. – Вип. 21. – С. 46 – 52.

3. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка порядку визначення ефективності курсування пасажирських поїздів», реєстраційний номер № 0111U007615, 2011 рік.

4. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту. Дис. канд. екон. наук. – Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009.

5. Кривошшин О. М. Проблеми організації пасажирських перевезень залізничним транспортом у м. Києві та шляхи їх вирішення / О. М. Кривошшин // Залізничний трансп. України. – 2006. – № 5, – С. 27-29.

6. Лобойко Л. М. Оптимізація руху пасажирських поїздів вагонів / Л. М.

Лобойко, Ю. С. . Бараш, О. О. Карась // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. – Вип. 21. – С. 46-52.

7. Самсонкин В.М. Пути повышения эффективности пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / В.М.Самсонкин, А.М.Гудков // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Сер. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – К.: КУЕТТ, 2003. – Вип. 4. – С. 135-142.

8. Скалозуб В. В. Удосконалення методу оптимізації плану формування пасажирських поїздів з урахуванням обсягів інвестицій / В. В. Скалозуб, Ю. С. Бараш, І. М. Вишнякова // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. – Вип. 12. – С. 249-255.

Аннотация. В статье предложен новый методический подход для повышения конкурентоспособности пассажирский перевозок за счет кольцевания подвижного состава, повышения скорости движения и сокращения времени его оборота.

Ключевые слова: конкурентоспособность, пассажирские перевозки, подвижной состав, кольцевание поездов, время оборота, скорость поезда.

Summary. The article proposes new methodological approach to improve the competitiveness of passenger transportation by the ringing of the rolling stock, increase the speed and reduce the time it turns.

Keywords: competitiveness, passenger transport, vehicles, trains ringing, turnover time, speed of the train.

Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ Бараш Ю.С.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.

УДК 656.073.5 (477)

ЕКОНОМІЧНА ДОЦІЛЬНІСТЬ ВІДОМЧОЇ СИСТЕМИ ОХОРОНИ ВАНТАЖІВ, ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ НА ОБ'ЄКТАХ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В СУЧАСНИЙ ПЕРІОД

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В статті розглянуто сутність, роль та місце підрозділів воєнізованої охорони залізниць в загальнодержавній системі залізничного транспорту. Надано рекомендації щодо функціонування підрозділів відомчої воєнізованої охорони на етапі реформування залізничної галузі.

Ключові слова: воєнізована охорона, залізничний транспорт, безпека перевезень, збереження вантажів, громадський порядок.

Постановка проблеми. Пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн світу стали інтеграційні процеси, що передбачають створення умов для вільного перевезення товарів, послуг, капіталів, а також робочої сили. Це зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Складовою частиною транспортної системи України є залізничний транспорт – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-

економічні зв'язки, а також потреби населення у перевезеннях [2]. Залізнична транспортна система загального користування, без урахування промислового залізничного транспорту, сягає 30,3 тис. кілометрів колії, вантажних вагонний парк налічує 174939 вагонів, для вантажних операцій відкрито 1684 станції. На залізницях держави знаходиться значна кількість товарних вагонів та вантажів, які є власністю інших країн. Обслуговування пасажирів здійснюється на 126 вокзалах, 1684 станціях, 4749 платформах