

високого кредитного рейтингу залізничної галузі;
забезпечення високого ступеня узгодженості міжзалізничних стиків диспетчерського управління та обслуговування перевезень;

інші види діяльності, які потребують централізації управління.

З іншого боку існує ряд завдань, які жорстко пов'язані з територією, яка обслуговується і не потребують високого рівня централізації, або потребують тільки в окремих аспектах, наприклад, забезпечення інноваційного науково-технічного розвитку. До цієї групи можна віднести:

- забезпечення поточного утримання колійного господарства, СЦБ та зв'язку, електропостачання, господарства громадянських споруд та інших, які мають територіальну прив'язку;

- організації приміських пасажирських перевезень та вокзальних комплексів;

- вантажна робота та місцеві вантажні перевезення;

- інші.

У випадках коли окремі функції по господарствах доцільно здійснювати централізовано, а інші децентралізовано, такий розподіл може мати гнучкий характер. Децентралізованої організації також вимагає необхідність впровадження внутрішньогалузевої конкуренції у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Враховуючи вище наведені особливості, на наш погляд найбільш оптимальною організаційно-правовою формою організації діяльності підприємств залізничного транспорту є створення на базі Укрзалізниці, залізниць, підприємств галузі – державного концерну.

У цьому випадку можливе оптимальне розподілення та поєднання централізованих та децентралізованих функцій та створення гнучкої організаційної системи управління залізничним транспортом.

На основі проведених досліджень можна зробити наступні висновки. Визначаючи оптимальну організаційну форму управління залізничним транспортом України, необхідно враховувати існуючу організацію галузі і необхідність поєднання централізованих та децентралізованих функцій і задач. Таку можливість надає організація у формі концерну. Зміна організаційної форми управління є необхідною, але не достатньою умовою підвищення ефективності і конкурентоспроможності галузі в процесі реформування. Впровадження нової організаційної форми необхідно поєднати з впровадженням дієвих механізмів державного регулювання та організаційно-економічними та техніко-технологічними удосконаленнями в роботі залізничного транспорту.

УДК 656.078.8

ДО ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНОГО РУХУ

Єрьоміна М.О., асистент (УкрДАЗТ)

Підвищення рівня життя, розвиток виробництва та торгівлі зумовлюють зміни в структурі потреб населення, в тому числі у транспортних послугах. Але невідповідність матеріально-технічної бази залізничного транспорту, значний знос основних виробничих фондів, недосконала політика ціноутворення, загострення конкуренції з боку автомобільного транспорту, низька якість транспортних послуг обумовлюють відносно падіння конкурентоспроможності пасажирських залізничних перевезень.

В цих умовах найбільшої актуальності набувають питання активізації швидкісного пасажирського руху як способу максимально повного задоволення потреб потенційних пасажирів у перевезеннях.

Проте, на теперішній час не розроблено єдиних методологічних засад підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень за рахунок організації швидкісного руху. Відсутні прийнятні методи розрахунку собівартості перевезень із застосуванням прозорих процедур обліку витрат електроенергії та палива на тягу поїздів. До того ж специфіка роботи транспортних підприємств у сфері пасажирських перевезень потребує спеціального наукового обґрунтування щодо визначення етапів організації та впровадження швидкісного пасажирського руху на залізницях України.

Зазначені проблеми зумовлюють необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку.

УДК 656.27(477)

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

*Зубенко В.О., к.е.н., доцент,
Кас П.Ю., студентка (УкрДАЗТ)*

Однією з головних проблем залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку є збитковість приміських перевезень. Відомо, що

фінансовий результат здійснення пасажирських приміських перевезень визначається співставленням доходних надходжень і експлуатаційних витрат. Для приміських перевезень характерним є значний нерівномірний розподіл їх обсягів в окремих районах країни. В основному вони зосереджені в приміських зонах великих міст і промислових центрів. Враховуючи специфіку приміських перевезень, зростання доходів від приміських перевезень відбувалося завдяки постійному підвищенню приміських тарифів.

Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення у мережі приблизно в 3-4 і більше раз перевищує частку у доходах від цього виду перевезень. Постійна збитковість приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті не дає можливості успішно конкурувати з автомобільним транспортом в умовах постійно зростаючих потреб населення і вимог до якості його обслуговування. Це вимагає від залізниць постійного пошуку і впровадження різноманітних заходів щодо зменшення збитковості приміських перевезень.

З метою підвищення якості транспортного обслуговування населення у приміському сполученні, забезпечення конкурентоздатності залізниці та ефективності приміських перевезень необхідно докорінно змінити систему організації руху приміських поїздів на приміських дільницях. Перш за все, необхідно встановити раціональні відстані прямування приміських поїздів в конкретних випадках слід встановлювати на основі техніко-економічних розрахунків з врахуванням можливих доходів, необхідного рівня компенсацій, розмірів експлуатаційних витрат, обсягів перевезень, запитів пасажирів і місцевих умов. Впровадження у мережі залізниць раціональних відстаней прямування приміських поїздів призведе до наступних позитивів:

скорочення довжини приміських зон зменшить тривалість часу знаходження пасажирів в поїздах;

спроститься система сервісного обслуговування та покращиться його якість;

зменшаться витрати на перевезення пільгових пасажирів і на здійснення приміських перевезень в цілому;

нормалізується робота залізниць з місцевими органами влади.

УДК 629.424.3:621.436

МЕТОДИКА ПЛАТИ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ ПЕРЕСУВНИМИ ДЖЕРЕЛАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Як відомо, одним з джерел забруднення атмосферного повітря є тяговий рухомий склад залізничного транспорту. Щорічно на його долю доводиться до 80% витрати дизельного палива з загальної витрати на залізничному транспорті, а отже значне забруднення навколишнього середовища.

Експлуатація двигунів тепловозів та дизель-поїздів приводить до таких екологічних проблем як споживання природних ресурсів, забруднення навколишнього середовища шкідливими викидами, руйнуючі дії шуму та вібрації, теплове випромінювання та вплив електричних полів. Найбільшу шкоду здоров'ю людини та довкіллю наносять забруднюючі речовини, які містяться у відпрацьованих газах двигунів.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 01.03.1999р. за №303 «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» в Україні введено плату за забруднення атмосферного повітря тяговим рухомим складом локомотивного господарства залізничного транспорту.

Відповідно до цього документа плата за забруднення атмосферного повітря тепловозами стягується в залежності від виду та кількості витраченого дизелями палива не залежить від фактичної маси конкретних забруднюючих речовин, які викидаються двигуном. При цьому, відповідно вищезазначеної Постанови, визначення плати від стаціонарних джерел враховує обсяг фактичних викидів конкретних забруднюючих речовин. Зрозуміло, що такий підхід не орієнтує виробників та користувачів тепловозів та зменшення їх токсичності, а орієнтує лише на зменшення витрат палива, навіть за рахунок підвищення викидів шкідливих речовин.

Пропонується методика визначення плати за забруднення атмосферного повітря від пересувних джерел локомотивного господарства залізничного транспорту яка буде враховувати фактичну кількість викидів конкретних забруднюючих речовин від тепловозних дизелів, його технічний стан та виконану роботу. Вона буде кореспондуватися з діючою нормативною документацією України та з аналогічною документацією ЄС.