

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ ТРАНСПОРТУ, МЕНЕДЖМЕНТУ І ЛОГІСТИКИ
КАФЕДРА ОРГАНІЗАЦІЇ АВІАЦІЙНИХ РОБІТ ТА ПОСЛУГ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ
Завідувач випускової кафедри
_____ /Разумова К. М./
« _____ » _____ 202__ р.

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «МАГІСТР»
ЗА СПЕЦІЛЬНІСТЮ 275 «ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ
(НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ)»**

Тема: «Оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів і вантажів»

Виконавець: Красикова Поліна Сергіївна

Керівник: Трюхан Олег Миколайович

Нормоконтролер: Герасименко Ірина Миколаївна

Київ 2022

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет транспорту, менеджменту та логістики

Кафедра організації авіаційних робіт та послуг

Спеціальність 275 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Спеціалізація 275.04 «Транспортні технології (на повітряному транспорті)»

Освітньо-професійна програма: «Мультимодальний транспорт і логістика»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Разумова К.М.

« _____ » _____ 202__ р.

ЗАВДАННЯ

на виконання кваліфікаційної (дипломної) роботи

Красикової Поліни Сергіївни

- 1.Тема роботи: «Оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів і вантажів», затверджена наказом ректора від 14.12.2017 р. № 594/од.
2. Термін виконання роботи: з 29 серпня 2022 року по 30 листопада 2022 року.
- 3.Вихідні дані до роботи (проекту): загальна та статистична інформація АТ «Укрзалізниця»
- 4.Зміст пояснювальної записки: аналіз діяльності підприємства, дослідження забезпечення якості процесів перевезення пасажирів та вантажів АТ «Укрзалізниця»
- 5.Перелік обов'язкового графічного (ілюстрованого) матеріалу: таблиці, графіки, рисунки, що ілюструють аналізи досліджень роботи підприємства.

6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Підпис керівника
1	Збір та вивчення джерел з приводу теоретичних основ показника якості	29.08. 2022 р - 11.09.2022 р	
2	Написання теоретичної частини	12.09.2022 р - 19.09.2022 р	
3	Аналіз показників якості на пасажирському транспорті	20.09.2022 р – 04.10.2022 р	
4	Аналіз показників якості на вантажному транспорті	05.10.2022 р – 12.10.2022 р	
5	Написання та оформлення аналітичної частини	13.10.2022 р – 20.10.2022 р	
6	Аналіз підприємства, спираючись на характеристики показника	21.10.2022 р – 28.10.2022 р	
7	Написання та оформлення практичної частини	29.10.2022 р – 12.11.2022 р	
8	Підготовка презентації	13.11.2022 р – 27.11.2022 р	

7. Консультанкт з окремих розділів

Розділ	Консультант (посада П.І.Б.)	Дата, підпис	
		Завдання видав	Завдання прийняв
1 Теоретична частина	доцент, Трюхан Олег Миколайович	12.09.2022р.	19.09.2022р.
2 Аналітична частина	доцент, Трюхан Олег Миколайович	05.10.2022р.	12.10.2022р.
3 Проектна частина	доцент, Трюхан Олег Миколайович	29.10.2022р.	12.11.2022р.

8. Дата видачі завдання: «29» серпня 2022 р.

Керівник кваліфікаційної (дипломної) роботи: _____ Трюхан О.М.
(підпис) (П.І.Б)

Завдання прийняв до виконання: _____ Красикова П.С.
(підпис) (П.І.Б)

РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до кваліфікаційної (дипломної) роботи «Оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів і вантажів»: 84 сторінки, 27 використаних джерел, 22 рисунки та 3 таблиці.

Об'єкт дослідження: приватне акціонерне товариство ПАТ «Укрзалізниця»

Предмет дослідження: оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів і вантажу.

Мета роботи – надати рекомендації щодо забезпечення якості в АТ «Укрзалізниця» та впровадження і удосконалення процесів забезпечення якості пасажирів та вантажу.

Методи дослідження: аналіз, прогноз, обробка статистичних даних і літературних джерел.

Результати кваліфікаційної (дипломної) роботи рекомендується використовувати під час проведення наукових досліджень, у навчальному процесі університету, практичній діяльності фахівців із транспортних технологій.

Ключові слова: пасажирські перевезення, вантажні перевезення, колія, якість перевезення, рухомий склад, зерновози.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
1. ПОНЯТТЯ ЯКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНЬ.....	10
1.1. Якість перевезень пасажирів: поняття, аспекти.....	11
1.2. Якість перевезень вантажів: поняття, аспекти.....	19
2. АНАЛІЗ ЯКОСТІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ПІДПРИЄМСТВІ.....	28
2.1. АТ «Укрзалізниця»: загальні відомості.....	29
2.2. Нормативно-правова база діяльності підприємства.....	37
2.3. Аналіз процесів оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів та вантажу АТ «Укрзалізниця».....	42
3. ВПРОВАДЖЕННЯ НОВИХ ЕЛЕМЕНТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯКОСТІ.....	54
3.1. Шляхи вирішення проблем забезпечення якості перевезень.....	55
3.2. Впровадження туристичного маршруту.....	62
3.3. Варіанти зниження обороту вантажних вагонів.....	72
ВИСНОВКИ.....	79
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	82

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СКОРОЧЕНЬ, ТЕРМІНІВ

ПАТ - Публічне акціонерне товариство

РС – рухомий склад

СВ – спальний вагон

ПТО - пункт технічного обслуговування вагона

ПКТО - пункт контрольно-технічного обслуговування вагона

ППВ - Пункт підготовки вагонів до навантаження

ВСТУП

Кафедра ОАРП				НАУ 22 26 99 001 ПЗ				
Виконав	Красикова П.С.			ВСТУП	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Трюхан О.М.					Д	7	3
Консульт.	Трюхан О.М.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

В нашому сучасному часі існує шість видів транспорту, одним із яких є саме залізничний, що являє собою частину економічного фундаменту країни. Стабільна та ефективна робота залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і географічної цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

На даний час залізниця в основному задовольняє потреби суспільства у виробництві та населення у перевезеннях. Але стан виробничо-технічної бази залізниці і технологічний рівень перевезень за більшістю параметрів не відповідає постійно зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості транспортних послуг, що найближчим часом може стати перешкодою для подальшого соціально-економічного розвитку держави.

На порядку денному стоїть питання щодо розвитку мережі українських залізниць, які значно відстають від залізниць країн Європейського Союзу, що сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але при цьому істотно випереджають залізницю України.

Проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті буде сприяти прискоренню темпів у європейській інтеграції, налагодженню все більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищить конкурентоспроможність українських залізниць на ринку транспортних послуг, а також дасть можливість ефективно використовувати гарне геополітичне розташування України, що в подальшому збалансує інтереси залізниць та споживачів їх послуг.

Залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Залізниця забезпечує прямі і непрямі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах пасажирських перевезень.

За своїми функціями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це пов'язано з тим, що транспорт першочергово виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Пасажи́рський залі́зничний транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт — галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, але вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з вищезгаданих основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт готовий до споживання тільки тоді, коли він доставлений до споживача.

Оскільки АТ «Українська залізниця» — національний перевізник вантажів та пасажирів, здійснюється централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулюється виробничо-господарська діяльність залізниць. Головною метою діяльності Укрзалізниці є забезпечення потреб держави у постійних та безпечних перевезеннях вантажів і пасажирів залізничним транспортом, забезпечення якісного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення найкращих умов для підвищення конкурентоспроможності галузі. Тому дану компанію можна розглядати для оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів та вантажу. Особливо дана тема актуальна під час воєнного стану та бойових дій, оскільки в даний час діється хаос та відсутній контроль над даними характеристиками.

Якість перевезення – один із основних факторів, на які звертають увагу замовники вантажів та, безпосередньо, пасажирів. В період війни даним показником нехтували, аби зберегти життя громадянам, не кажучи про якість поїздки: комфортні умови в поїзді, наявність зупинок на проміжних станціях, курсування за розкладом і т.д. Щодо перевезень вантажів – ця функція була призупинена на деякий час. В березні поточного року АТ «Укрзалізниця» повинна була опрацювати логістику доставки зерна до кордону з Румунією, Угорщиною, Словаччиною та Польщею.

1. ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАРП				НАУ 22 26 99 100 ПЗ				
Виконав	Красикова П.С.			ТЕОРЕТИЧНА ЧАСТИНА	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Трюхан О.М.					Д	10	20
Консульт.	Трюхан О.М.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

1.1. Якість перевезень пасажирів: поняття, аспекти

На сьогоднішній день надання якісних послуг з перевезення пасажирів є однією з вимог сучасного рівня життя.

Слід зазначити, що, на відміну від ринку товарів, підвищення якості послуг пасажирського транспорту не потребує значних інвестиційних витрат. Адже послуга пасажирського транспорту корисна не як річ, а як специфічна діяльність, тому її якість може бути пов'язана лише з удосконаленням самої діяльності. Наприклад, працевлаштування більш кваліфікованого, досвідченого персоналу можна розглядати як важливий фактор підвищення якості обслуговування транспортних засобів.

Транспорт для залучення висококваліфікованих, досвідчених працівників необхідні деякі додаткові переваги:

- вартість, але їх вартість зазвичай значно нижча, ніж сума витрат, необхідних для підвищення якості;

- продукт у сфері товарного виробництва. Впевнена позиція компанії, що надає послуги автомобільного пасажирського перевезення в конкурентному середовищі, залежить не тільки від ціни та якості послуги, а й від образу того, хто її носить.

Проте проблеми з якістю пасажирських перевезень залишаються невирішеними:

- Відсутність показників оцінки якості обслуговування пасажирів (в салоні транспортної одиниці та тих, хто очікує на зупинці);

- Відсутній адекватний механізм конкуренції між перевізниками щодо якості пасажирських перевезень;

- недостатність функцій у муніципальній структурі, яка здійснює моніторинг показників якості пасажирських перевезень;

- Економічні важелі не застосовуються

Тому, щоб оцінити рівень якості перевезення пасажирів, необхідно визначити фактори, які в основному впливають на якість перевезень. Необхідно провести аналіз існуючої системи для оцінки якості транспортних послуг та на основі проведених досліджень виявити недоліки в оцінці діяльності перевізників у сфері якості, запропонувати фактори оцінки якості послуг.

Основною проблемою для пасажирів при впровадженні систем якості є відсутність розробленої уніфікованої методології.

Оцінка якості послуг пасажирського транспорту. Проте із зростанням конкуренції у сфері надання послуг розгортається боротьба за збільшення обсягів перевезень нові вимоги до надання послуг у сфері послуг. Отже, обґрунтування факторів оцінки якості таке Послуги перевізників – крок до підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень.

На проблему забезпечення якості пасажирських перевезень впливає низка негативних факторів:

- низьке фінансування державних програм
- вирівнювання вимог і підходів до розвитку дорожнього руху, управління дорогами, утримання доріг;
- Недоліки та незавершеність структурних реформ у пасажирському транспорті;
- Збитковість підприємств міського пасажирського транспорту через недостатню компенсацію втрат коштів у зв'язку з перевезенням привілейованих категорій пасажирів
- старі вагони;
- перевантаженість міських доріг, неналежна система планування міста та утримання транспортної інфраструктури;
- недостатність коштів на розвиток транспорту;
- стара законодавча база, низька швидкість приведення національного транспортного законодавства у відповідність до міжнародних вимог;
- Слабка конкуренція серед перевізників за забезпечення комфортності пасажирських перевезень.

Ступінь організації пасажирських перевезень в сучасних умовах, забезпеченість транспортним сполученням створює імідж Рух в цілому визначає ступінь реалізації транспортних потреб населення, зміцнює довіру населення до стабільності держави за рахунок стабільності держави.

Підтримка пільгових тарифів для пасажирів та перевезення пільгових квот за пільговими тарифами безоплатно.

Перехід до ринкових відносин, у свою чергу, Становлення соціально орієнтованої ринкової економіки та сталий розвиток регіонів вимагають паралельного та сталого функціонування різних видів ринків, у тому числі ринку транспортних послуг. Для забезпечити стабільний соціально-економічний розвиток регіонів з урахуванням змін

Підвищення якості пасажирських перевезень у системі міського транспорту є одним із найважливіших напрямків, поставлених перед потребами суспільства в галузі транспорту. Якість послуг, які надає міський пасажирський транспорт, визначає стандарти життя мешканців країни. Досягнення певного рівня перевезення пасажирів призводить до збільшення їхнього вільного часу за рахунок зменшення витрат часу на пересування та сприятливо впливає на участь населення у всіх сферах суспільного життя країни.

При організації транспортного обслуговування якість одна із основних критеріїв формування параметрів перевезення. Управління якістю транспортного обслуговування передбачає визначення відповідних вимог до параметрів технологічного процесу перевезень пасажирів. При цьому невирішеними залишаються питання розробки показників для оцінки якості перевезень та методів його планування.

У більшості раніше проведених досліджень основним показником якості перевезення пасажирів був коефіцієнт якості. Він визначався як відношення величини витрат часу на поїздку за заданих, теоретично абсолютно комфортних умов поїздки та фактичних витрат часу на поїздку в реальних умовах.

Подальший розвиток досліджень даного напрямку спричинив розробку рекомендацій щодо визначення показника якості транспортного обслуговування

в містах з урахуванням нормативу часу, що витрачається пасажиром на поїздку; часу, фактично витраченого пасажиром на поїздку; нормативного коефіцієнта наповнення; фактичного значення коефіцієнта заповнення; показника регулярності руху.

У цьому дослідники обґрунтовують можливість використання комплексного чи інтегрального показника якості, який враховує різні чинники обслуговування пасажирів. У комплексним показником якості послуг із перевезення пасажирів пропонується використати середньозважене значення лінійних показників. Цей підхід ґрунтується на припущенні, що якість – це ступінь відповідності системи обслуговування вимогам, специфікаціям та очікуванням споживачів.

Методи оцінки якості транспортного обслуговування, які використовуються в наш час, не повністю враховують суб'єктивну оцінку пасажиром умов обслуговування.

Таблиця 1

Фактори впливу на попит користувачів транспортних послуг

Об'єктивні фактори впливу	Суб'єктивні фактори впливу
соціальні фактори: стабільність соціально-політичного положення країни, зростання чисельності населення, орієнтація населення за професією і місцем проживання (міста і сільська місцевість), міграція, розвиток культурного рівня життя населення країни (рівень освіти і культура населення), національні, релігійні особливості	платоспроможність пасажирів, на яку впливають такі фактори, як тарифи, якість обслуговування пасажирів та різноманітність послуг на транспорті
економічні фактори відображають економічну стабільність країни (ступінь інфляції), розміщення виробництва і робочої сили, розвиток виробництва в цілому по країні та по окремим галузям (туризм) і фактичний рівень доходів населення;	наявність різноманітних видів транспорту, вартість проїзду і рівень якості перевезень
природні фактори: клімат, рельєф місцевості, кількість опадів і т.д.	рівень і характер конкуренції

Таблиця 2

Фактори впливу на попит транспортних послуг з позиції пасажира

Тип факторів	Характеристика
особистісні	вік, стать, професія, стиль життя
культурні	цінності, звички
психологічні	мотивація, переконання, сприйняття
соціальні	рівень доходів, етап життя, сім'я
що обумовлюють попит на перевезення	вільний час, час очікування ТЗ, якість обслуговування, платоспроможність

Для оцінки якості перевезень пасажирів сукупність його характеристик розбивається на 4 категорії:

- безпека перевезень;
- рівень організації руху транспортних коштів у часі (частота, ритмічність, регулярність, точність руху, залежність від умов);
- витрати часу на поїздку, з урахуванням очікування;
- зручність користування транспортом, тобто комфортабельність.

на ринку пасажирських перевезень до зростання

якості надання послуг. погіршення якості обслуговування,

За відсутності конкуренції компанії не зацікавлені у її посиленні. Звідси можна зробити висновок, що якість послуг пасажирського транспорту значною мірою залежить від рівня конкуренції як на регіональному, так і на національному рівнях. Щоб краще зрозуміти концепцію якості

Згідно з Правилами надання транспортних послуг міським електротранспортом транспортна послуга (транспортна послуга) є транспортною.

Забезпечення пасажирів та їх багажу, а також інші послуги під час їх перебування в трамваях (тролейбусах), на проміжних зупинках і в кінцевих пунктах маршруту. Проте чіткого визначення поняття транспортної послуги на сьогодні немає.

Результат діяльності постачальника транспортних послуг щодо задоволення потреб пасажирів, відправника та одержувача в транспорті.

встановлені стандарти та вимоги.

Об'єктивна оцінка якості транспортної послуги можлива за умови розробки узагальненої ознаки всього технологічного циклу. Існує два основних підходи в цьому напрямку:

- оцінка якості наданої послуги є найпростішим підходом, але його використання недостатньо.

Шляхи запобігання дефіциту робочої сили.

Якщо оцінювати результат надання послуги окремо, без додаткових досліджень виявити причини помилок буде неможливо (або дуже важко).

-оцінити рівень обслуговування доставки, що забезпечує належний рівень якості, шляхом оцінки всього виробничого процесу.

Основними чинниками якості пасажирських перевезень також є:

-комфорт подорожі (наповненість транспортних засобів (транспортних засобів) та регулярність пересування по маршрутах);

-витрати часу на пересування пасажирів; Безпека транспорту Та умови для цього

Мережі, частота і точність міського електротранспорту, швидкість зв'язку, рівень інформації та реклами про роботу пасажирського транспорту - це також невід'ємна якісна характеристика.

Кожен продукт має здатність задовольняти певні потреби та змінюватись відповідно до інтересів споживача. Отже, суть якості товару чи послуги полягає як у його споживчій вартості, так і в споживчій вартості у вартісному вигляді, тобто в розмірі суспільно або індивідуально необхідних витрат праці. Тому концепція «Якість» - це не тільки об'єкти, а й транспортні послуги та транспортні процеси. Тобто під якістю продукції чи праці, необхідне розуміння основного набору характеристик (критеріїв), що визначає ступінь і ймовірність придатності продукції, послуг або робіт для задоволення їхніх конкретних потреб запланована зустріч.

Представляємо можливі шляхи розвитку та вдосконалення громадського транспорту (якість послуг):

-цільовий пріоритетний розвиток (громадський транспорт загального користування як альтернатива водінню);

-приватна власність;

-забезпечити громадян якісним транспортним обслуговуванням на рівні соціальних стандартів і норм транспортного обслуговування міста;

-Забезпечити державне регулювання тарифів на транспортні послуги з використанням транспортних засобів, що працюють у звичайному режимі руху;

-Реформування системи міського пасажирського транспорту, поступове впровадження механізмів натомість адресна соціальна допомога громадянам поточна політика права на безкоштовний проїзд;

-Організація допуску перевізників до роботи на маршрутах, сприяння використанню транспортних засобів великої місткості, що відповідають пасажиропотокам і комфорту у великих і великих містах, потребам безпеки перевезень;

-Зменшення інтенсивності руху, За рахунок покращення організації дорожнього руху, усунення заторів, «вузька» ситуація на дорогах великих міст будівництво площ, транспортних розв'язок, районних доріг, розширення мережі платних парковок;

-Розвиток транспортної інфраструктури міст відповідно до принципів раціонального містобудування та землеустрою.

Отже, можна сказати, що конкуренція сама по собі не забезпечує нормального функціонування ринку послуг пасажирського транспорту. Нерегульована конкуренція, за певних умов, тобто монополізація виробництва (надання послуг), обмеження прав споживачів та

Сумлінні компанії, що надають певні послуги, мають негативні соціальні наслідки. Стан, щоб уникнути несприятливих подій він змушений втручатися в ринкові процеси за допомогою антимонопольного регулювання транспортної діяльності - адміністративного регулювання ринку послуг пасажирського автомобільного транспорту.

Сформулюємо основні цілі держави в процесі регулювання:

- Відстоювання прав та захист споживачів у конкурентній боротьбі транспортних компаній;

- захист муніципальних підприємств, що працюють на ринку та надають послуги пасажирського транспорту;

- Підвищення рівня безпеки та стабільності транспортної системи.

На рівні місцевої влади:

- запровадити конкурентну систему відбору автотранспортних підприємств для перевезення пасажирів дороги загального користування;
- забезпечення захисту прав громадян, які мають пільги на проїзд;
- Забезпечення соціального контролю над організацією пасажирський транспорт;
- Продовжити процес об'єднання фізичних осіб-підприємців, які займаються пасажирськими перевезеннями.

Конкуренція між приватними транспортними компаніями щодня зростає. У свою чергу, об'єднавшись із транспортними асоціаціями та асоціаціями, приватним транспортним компаніям буде значно легше вирішити медичну проблему.

Огляд водіїв перед виїздом на чергу, організацій техобслуговування автомобіля, юрид Профілактика, колективний захист інтересів і інший. Такий рівень обслуговування пасажирів зможуть забезпечити лише асоціації перевізників.

Тепер це стало обов'язковим для компаній громадського транспорту. Ці критерії будуть найважливішими при оцінці діяльності комунальних та приватних автотранспортних компаній.

Враховуючи поточні економічні та інституційні проблеми, рекомендується забезпечити реалізацію наступних кроків для подальших реформ.

Системи міського пасажирського транспорту:

- розвиток реальної конкуренції на ринку міських пасажирських перевезень шляхом вдосконалення порядку проведення конкурсу на право роботи на маршрутах між усіма перевізниками.

незалежно від форми власності;

- Ознайомлення з єдиним квитком для всіх категорій пасажирів право безкоштовного проїзду в міському пасажирському транспорті;

- Регулярна виставка рахунків за кількість поїздок, за бажаними категоріями пасажирів, наприклад правильне визначення компенсаційних виплат перевізникам за втрачені доходи, пов'язані з їх перевезенням;
- Відстеження вартості на демонстраційній доріжці;
- Впровадження в систему сучасних технологій

1.2. Якість перевезень вантажів: поняття, аспекти

Концепт якості не є абсолютно новою категорією та поняттям в теорії організації та надання послуг, у тому числі пов'язаних з обслуговування вантажовласників. Так, наприкінці XVII століття (промислова революція) англійським металургом Генрі Корттом був запропонований удосконалений технологічний процес виплавки чавуну, що дозволило значно покращити якість кінцевого продукту та відмовитися від імпортування з інших країн. В даному випадку очевидно, що технологічне вдосконалення виробництва призвело до покращення якості, споживчих властивостей продукції та значно посилило її конкурентоспроможність. Звідси можна зробити висновок, що поняття «якість» і «споживчі властивості» будь-якого продукту (товари, роботи чи послуги) пов'язані нерозривно та взаємозалежні.

Якість продукту (товари, роботи чи послуги) сприймається споживачами (у тому числі і вантажовласниками, що використовують транспортні послуги) по-різному. По-перше, як власне поняття, що визначає ту чи іншу характеристику продукту (товару, роботи або послуги), по-друге, як сукупність істотних властивостей того або іншого предмета, що сприймається як ціле і невіддільне від нього.

У другому аспекті якість є філософська категорія, у першому ж аспекті – споживча, що являє собою критичну оцінку властивостей та корисності продукту (у нашому випадку – транспортного обслуговування). Аспект властивостей і

корисності продукту включає такі характеристики як: дизайнерські, технологічні характеристики, продуктивність, функціональність, ергономічність, технікотехнічні та експлуатаційні характеристики. Якщо йдеться конкретно про якість транспортних послуг, то можна додати специфічні характеристики, такі як: відповідність конкретним вимогам споживача (вантажовласника), задовільність, доступність.

В "Американському словнику якості" ("American Dictionary of the quality") одним із визначень якості є «ступінь досконалості» товарів, робіт чи послуг. Однак це визначення носить відносний характер, оскільки ступінь досконалості продукту (товару, роботи або послуги) сприймається суб'єктивно різними категоріями споживачів (як приватних, і корпоративних).

Варто зазначити, що рідко можна зустріти поняття, яке в технічній, управлінській, навчальній літературі мало стільки різних тлумачень, скільки існує у терміна «якість» стосовно продукції.

Таким чином, стосовно продукту (товару, роботі чи послугі) «якість» можна визначити як особливу властивість, яка найкращою чином задовольняє потреби, пов'язані з використанням цього продукту. На нашу думку, це визначення з одного боку досить скорочено порівняно з визначеннями, які дає спеціальна література, з іншого боку, повністю відкриває сутність якості, тобто якість є ні що інше як властивість продукту і саме це властивість, яка найкраще задовольняє потреби. Щодо теми нашого дослідження якість транспортного обслуговування складає ключову компетенцію чи стратегічне конкурентна перевага транспортних компаній, що у свою чергу дозволяє останнім бути більш привабливим для своїх контрагентів, тобто успішно конкурувати за вантажовласників.

Незважаючи на те, що єдине розуміння якості, як теоретичної категорії в даний час немає, варто особливо відзначити, що ще більше трактувань і визначень можна зустріти стосовно управління якістю (у тому числі до керування якістю транспортного обслуговування).

Якість як категорія управління - це інтегральне поняття, яке характеризує ефективність усіх сторін життєдіяльності суб'єкта господарювання від процесу розробки стратегії, маркетингу і далі, включаючи всі етапи життєвого циклу продукту чи послуги.

«Міжнародна організація зі стандартизації» визначає якість як сукупність властивостей та характеристик продукції чи послуги, які надають їм здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби споживачів. Вимоги до якості на міжнародному рівні визначено стандартами серії ISO 9000:2000.

Стандарти встановили чіткі вимоги до систем забезпечення якості. Вони започаткували процедури розробки, впровадження та сертифікації систем якості. В результаті цього виник самостійний напрямок менеджменту - менеджмент якості.

Потреба у забезпеченні якості виражається через низку вимог споживачів до властивостей товару (товару, роботи, послуги). Конкретні вимоги споживачів до характеристик – споживчих властивостей, що дають можливість їх реалізації та перевірки, називаються показниками якості. На підставі вищесказаного можна зробити висновок, що споживча властивість будь-якого продукту (товару, роботи, послуги) складається у можливості задовольняти потреби цільових груп найкращим чином. Що рівень задоволення потреб, то вище якісні характеристики споживчих властивостей продукту, відповідно тим вища його якість. Споживчі властивості товарів, робіт та послуг з одного боку визначаються відповідними нормами, з іншого боку не повинні бути якоюсь сталою величиною.

Останнє твердження ґрунтується на тому, що споживчі властивості товарів, робіт, послуг можуть і повинні змінюватись, оскільки споживчі уподобання та настрої найбільш мінлива категорія, отже, змінюються і потреби. Звідси випливає логічний висновок у тому, що якість продукту (товару, роботи або послуги, у тому числі обслуговування клієнтів повинно постійно удосконалюватись).

Іншими словами, якість продукту є відображенням його конкретних споживчих властивостей, які, у свою чергу, спрямовані на задоволення споживачів. Звідси можна зробити висновок, що споживчі властивості є первинною складовою концепту якості, відповідно на підставі вищесказаного саме поняття концепту якості можна подати у вигляді наступної структурнологічної схеми, поданої нижче в рамках малюнка.

Відповідно до структурно-логічної схеми продукт (у даному випадку йдеться про обслуговування вантажовласників) певні властивості та певну корисність, які у своїй сукупності являють собою споживчі характеристики цього продукту. У свою чергу, споживчі характеристики можуть бути класифіковані за загальними та специфічними підставами. За загальною основою транспортні послуги (у тому числі і обслуговування вантажовласників) повинні відповідати встановленим нормам (стандарти, умови тощо). зокрема, вище ми вже згадували, сукупність нормативних та законодавчих актів, що регламентують як умови надання транспортних послуг, а також якість надання таких послуг, у тому числі при організації транспортного обслуговування вантажовласників.

Аспект властивостей і корисності продукту включає такі характеристики як: дизайнерські, технологічні характеристики, продуктивність, функціональність, ергономічність та експлуатаційні характеристики. Якщо йдеться конкретно про якість транспортних послуг, то можна додати специфічні характеристики, такі як: відповідність конкретним вимогам споживача (вантажовласника), задовільність, доступність. [17]

Таким чином, стосовно продукту (товару, роботі чи послугі) «якість» можна визначити як особливу властивість, яка найкращою чином задовольняє потреби, пов'язані з використанням цього продукту. На мою думку, це визначення з одного боку досить скорочено порівняно з визначеннями, які дає спеціальна література, з іншого боку, повністю відкриває сутність якості, тобто якість є ні що інше як властивість продукту і саме це властивість, яка найкраще задовольняє потреби. Щодо теми дослідження якість транспортного

обслуговування складає ключову компетенцію чи стратегічне конкурентна перевага транспортних компаній, що у свою чергу дозволяє останнім бути більш привабливим для своїх контрагентів, тобто успішно конкурувати за вантажовласників. Потреба у забезпеченні якості виражається через низку вимог споживачів до властивостей товару (товару, роботи, послуги). Конкретні вимоги споживачів до характеристик – споживчих властивостей, що дають можливість їх реалізації та перевірки, називаються показниками якості. На підставі вищесказаного можна зробити висновок, що споживча властивість будь-якого продукту (товару, роботи, послуги) складається у можливості задовольняти потреби цільових груп найкращим чином. Що рівень задоволення потреб, то вище якісні характеристики споживчих властивостей продукту, відповідно тим вища його якість. Споживчі властивості товарів, робіт та послуг з одного боку визначаються відповідними нормами, з іншого боку не повинні бути якоюсь сталою величиною. Відповідно до представленої структурно-логічної схеми продукт (у даному випадку йдеться про обслуговування вантажовласників) певні властивості та певну корисність, які у своїй сукупності являють собою споживчі характеристики цього продукту. У свою чергу, споживчі характеристики можуть бути класифіковані за загальними та специфічними підставами.

За загальною основою транспортні послуги (у тому числі і обслуговування вантажовласників) повинні відповідати встановленим нормам (стандарти, умови тощо). Зокрема, вище вже зазначалось, сукупність нормативних та законодавчих актів, що регламентують як умови надання транспортних послуг, а також якість надання таких послуг, у тому числі при організації транспортного обслуговування вантажовласників. Специфічна основа споживчих властивостей обслуговування вантажовласників визначається умовами використання даних послуг. Зокрема, при організації перевезень вантажів тими чи іншими транспортними компаніями важливі такі параметри як:

- терміновість доставки вантажу;
- збереження вантажів, що перевозяться;
- повнота задоволення попиту перевезення;

- ритмічність транспортного обслуговування;
- комплексність обслуговування вантажовласників;

Щодо вантажного РС «Укрзалізниці», його оновлення відклалося на найближчі роки. Наразі по лініям підприємства курсують старі вагони (майже 90% визначаються як застарілі та зношені). Наприкінці 2021 року адміністрація Міністерства інфраструктури України планувала розпочати ремонт та заміну вантажних вагонів, але, враховуючи непростий час для країни, модернізацію даної частини парку доведеться зачекати довше, аніж планувалося.

До якості транспортних послуг клієнти зазвичай відносять повноту, швидкість, своєчасність або рівномірність транспортних послуг, а також збереження вантажів, безпечність перевезень, комплексність і доступність послуг для споживачів транспортних послуг. При цьому, на відміну від пасажирських перевезень, заходи щодо забезпечення якості вантажних перевезень спрямовані не тільки на об'єкт або об'єкт перевезення, а й на його власника, тобто власника вантажу.

Основними показниками якості обслуговування вантажів є:

- ступінь задоволення попиту по обсягу перевезень вантажів за певний відрізок часу (рік, квартал, місяць і більш короткі строки):

$$K'_{yc} = \Sigma P_{\text{факт}} / \Sigma P_{\text{попит}}, \quad (1.1)$$

де $\Sigma P_{\text{факт}}$, $\Sigma P_{\text{попит}}$ - відповідно фактичний об'єм перевезень і погоджений плановий попит на перевезення вантажів за період часу t .

У цей же час, значення показника K'_{yc} становить за орієнтовними підрахунками приблизно 0,90-0,94. Точно його визначити досить складно. У процесі перевезення з провини вантажовласників можуть бути випадки непред'явлення вантажу за планом навантаження через технологічні та інші причини, відсутності сировини, неотриманих платежів або з інших причин. У той же час можливий і надплановий попит на перевезення.

- ступінь ритмічності або регулярності перевезень вантажів:

$$K'_{\text{ритм}} = n_{\text{факт}} / n_{\text{заг}}, \quad (1.2)$$

де $n_{\text{факт}}$ – за фактом кількість поставок продукції, доставлених з дотриманням установленого нормативного інтервалу за певний період часу t , $n_{\text{заг}}$ – загальна кількість поставок за цей же час.

У цій формулі замість числа поставок можна використовувати їх об'єм у тоннах з обліком тих же умов ритмічності перевезень. За експертними оцінками значення цього показника становить приблизно 0,75-0,78.

-показник регулярності перевезень вантажів:

$$K_{\text{рег}} = P_{\text{макс}} / P_{\text{ср}}, \quad (1.3)$$

де $P_{\text{макс}}$ – максимально можливий об'єм перевезень вантажів за певний час (наприклад, за місяць) протягом аналізованого строку (наприклад, за рік); $P_{\text{ср}}$ – середній об'єм перевезень за такий же строк (річний об'єм перевезення, ділений на 12 міс).

Цей показник характеризує як якість роботи транспорту, так і рівномірність виробництва й пред'явлення вантажів до перевезення й значною мірою залежить від роду виробництва.

- рівень виконання встановлених строків доставки вантажів:

$$K_{\text{дост}} = \Sigma P_{\text{факт}}^{\text{норм}} / \Sigma P_{\text{заг}}, \quad (1.4)$$

де $\Sigma P_{\text{факт}}^{\text{норм}}$ – фактичний об'єм перевезень вантажів, доставлених в домовлений строк; $\Sigma P_{\text{заг}}$ – загальний об'єм перевезень вантажів.

За розрахунками фахівців, середнє значення показника $K_{\text{дост}}$ становить 0,80 - 0,82. Прискорення доставки грузів і дотримання домовленостей щодо строків доставки мають велике економічне значення, тому що впливають на

величину обігових коштів вантажовласників. За перевищення строків доставки перевізник виплачує більші штрафи.

- ступінь схоронності перевезених вантажів:

$$K_{\text{сохр}} = (\Sigma P_{\text{заг}} - \Sigma P_{\text{витг}}) / \Sigma P_{\text{заг}}, \quad (1.5)$$

де $\Sigma P_{\text{заг}}$ - загальний об'єм перевезень вантажів, $\Sigma P_{\text{витг}}$ - загальні втрати вантажів при навантаженні, розвантаженні, транспортуванні у тому ж періоді часу.

До втрат вантажів при транспортуванні включаються тільки втрати понад установлені норми природних втрат по родах вантажів на всіх видах транспорту. Причинами втрат вантажів є недоліки у підготовці вантажу й рухомого складу до перевезень, порушення в технології вантажних робіт і перевезень, розкрадання, аварії, псування вантажів у процесі транспортування. Транспорт виплачує вантажовласникам значні суми штрафів за несхоронність вантажів. За експертними оцінками, середнє значення даного показника по всіх видах транспорту становить 0,70 - 0,75.[19]

Для комплексної оцінки можна розрахувати сукупність розглянутих вище показників, як

- комплексний (загальний) показник якості транспортних послуг:

$$K_{\text{заг}} = \alpha_{\text{ус}} \cdot K_{\text{ус}}^t + \alpha_{\text{ритм}} \cdot K_{\text{ритм}}^t + \alpha_{\text{дост}} \cdot K_{\text{дост}} + \alpha_{\text{сохр}} \cdot K_{\text{сохр}}, \quad (1.6)$$

де $\alpha_{\text{ус}}$, $\alpha_{\text{ритм}}$, $\alpha_{\text{дост}}$, $\alpha_{\text{сохр}}$ - рейтингові коефіцієнти, що враховують споживчі оцінки окремих показників транспортного обслуговування і їх взаємовплив (визначаються опитуванням і методом експертних оцінок).

Загальний рівень якості транспортного обслуговування, як і кожний зі складових його показників, оцінюється у діапазоні від 0 до 1.

Таким чином, на підставі вищесказаного, можна зробити висновок, що концепт якості є аналітична категорія та механізм управління споживчою

поведінкою в рамках організації обслуговування вантажовласників транспортними компаніями.

Концепт якості, як аналітична категорія, дозволяє проводити порівняння як усередині класу (виду, типу) продукту, так і між класами (видами, типами) аналогічного продукту. Це дозволяє дати порівняльну оцінку якості обслуговування вантажовласників. Але водночас необхідно розуміти, що найвищий рівень надання якості послуг повинен мати для всіх транспортних компаній однаковий показник, що дозволяє аналізувати відхилення та виявляти причини цих відхилень.

На підставі вивченої теоретичної та методичної літератури на тему дослідження, можна відзначити, що єдиний універсальний показник якості обслуговування вантажовласників до сих пір не визначено. І це дуже складно зробити, оскільки параметрів, що визначають концепт якості транспортного обслуговування вантажовласників, достатньо, а напрямів їх інтерпретації ще більше.

Окремими авторами була спроба визначення концептуального наповнення поняття «якість транспортного обслуговування вантажовласників», яке було б засноване на співвідношенні загальновідомих категорій (власне сама якість надається послуги та власне ціна послуги). При цьому окремі автори вважають що зміна у зазначеному співвідношенні має відбуватися у бік підвищення якості послуги та у бік зниження ціни на послугу. Однак ця заява може бути спірною, оскільки збільшення якості послуг вимагає певних інвестиційних вкладень, які мають окупатися і, отже, пояснює пропорційне зростання ціни на послуги.

Іншими авторами пропонується концепт якості обслуговування вантажовласників розглядати в організаційному та економічному аспекті, при цьому основна увага, на думку цих авторів, необхідно приділити швидкості доставки вантажів та кількості ліквідованих втрат вантажних одиниць. Не менш цікавим є підхід, в якому пропонується розглядати якість транспортного обслуговування вантажовласників з позиції технічної оснащеності парку

транспортних засобів компанії і з позиції фізичної доступності, а також надійності інформаційного забезпечення.

Разом з тим, окремі теоретичні та методологічні питання, які отримали своє розкриття у працях російських та зарубіжних учених, не дозволяють повною мірою використати весь потенціал удосконалення взаємодії транспортних компаній з метою підвищення якості транспортне обслуговування.

Вимагають подальшого розвитку теоретичні та методологічні питання удосконалення ефективності взаємодії транспортних компаній з метою підвищення якості транспортного обслуговування вантажовласників, що зумовило вибір теми дисертаційної роботи. Так, у цьому розділі необхідно структурувати основні принципи забезпечення якості в розрізі послуг, що розглядаються.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАРП				НАУ 22 26 99 200 ПЗ				
Виконав	Красикова П.С.			АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Трюхан О.М.					Д	29	23
Консульт.	Трюхан О.М.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

2.1. АТ «Укрзалізниця»: загальні відомості

Господарська діяльність ПАТ «Укрзалізниця» була розпочата 1 грудня 2015 року. Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Наразі компанія забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, які здійснюються усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись, зокрема, залізницям Китаю та Індії.

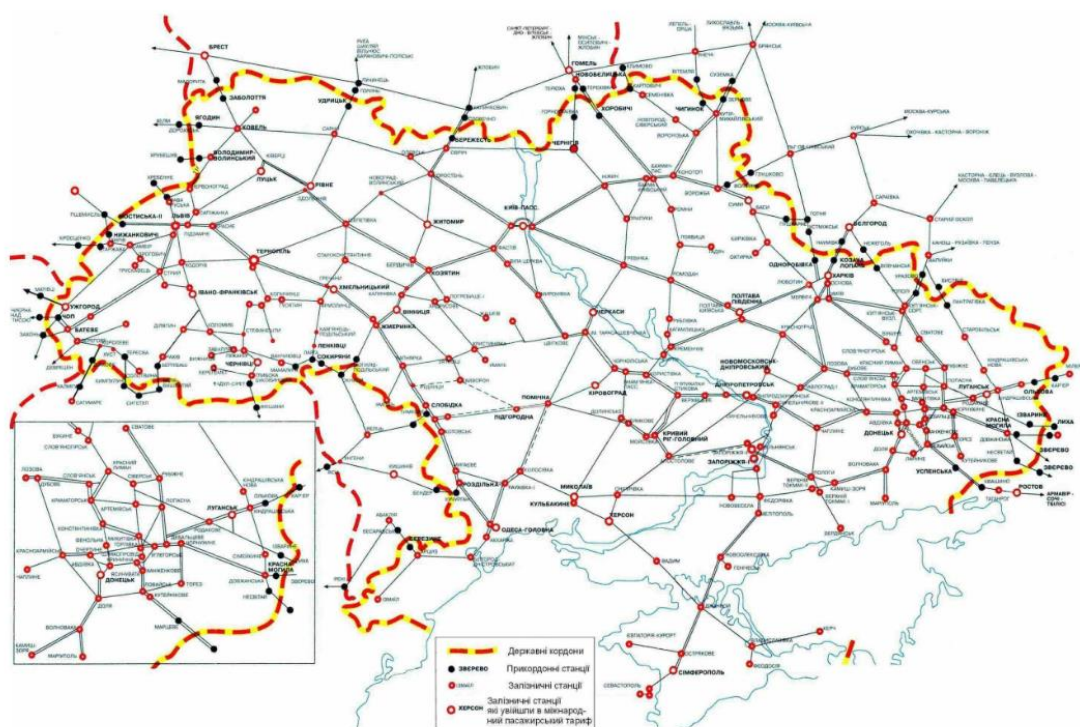


Рис. 2.1 Вантажні перевезення залізниці України.

Єдиним акціонером Акціонерного товариства «Укрзалізниця» є держава в особі Кабінету Міністрів України, 100% її акцій належать державі Україна і не можуть бути відчужені.

Головною метою діяльності є забезпечення потреб держави у якісних та безпечних перевезеннях пасажирів і вантажів залізничним транспортом,

забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі.

Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій), з яких понад 47,2% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті. Внаслідок агресії росії станом на зараз пошкоджено та зруйновано 6,3 тис. кілометрів залізничних колій, 21 залізничний вокзал, 49 залізничних мостів.

Через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Серед низ 3 залізничних транспортних коридори – № 3, 5, 9. Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який проходить річкою Дунай. Сьогодні довжина мережі залізничних транзитних коридорів в Україні складає 3162 км. Це головним чином двоколійні електрифіковані магістралі.[1]

Інвентарний парк пасажирських вагонів основних перевезень становить 4,3 тис. одиниць, в тому числі робочий парк – 3,1 тис. вагонів. Також в наявності швидкісні електропоїзди «Hyundai» - 10 од.; швидкісні електропоїзди «Тарпан» - 2 од.; міжрегіональні поїзди локомотивної тяги – 2 од. (по 5 пас. вагонів). АТ «Укрзалізниця» для найбільш вдалого функціонування розмежувалася на шість філій (рис. 1.11): Львівська, Одеська, Придніпровська, Південно-Західна, Південна та Донецька. Кожна відповідальна за певний перелік областей.



Рис. 2.2 Регіональні філії «Укрзалізниці»

«Львівська залізниця» обслуговує залізниці західної частини України: Львівської, Волинської, Рівненської, Тернопільської, Івано-Франківської, Чернівецької, Закарпатської областей. В районі розташування Львівської залізниці проживає 8,5 млн людей.

«Одеська залізниця» обслуговує Одеську, Миколаївську, Херсонську, Черкаську, Кіровоградську та Вінницьку області та окремі райони Київської, Дніпропетровської, Запорізької та Полтавської областей і є важливою складовою єдиного транспортного сполучення південного заходу України. Головна особливість Одеської залізниці — її приморське та прикордонне місцезнаходження. У районі діяльності Одеської залізниці розташовані великі морські та річкові порти, якими забезпечуються зовнішні транспортно-економічні зв'язки з більш ніж 70 країнами світу.

«Придніпровська залізниця» обслуговує Дніпропетровську та Запорізьку області, а також частково окремі райони ще п'яти областей України (Донецької, Харківської, Кіровоградської, Миколаївської та Херсонської).

«Південно-Західна залізниця» обслуговує переважно території Київської, Вінницької, Житомирської, Чернігівської, Хмельницької та частково в районах

Сумської, Рівненської, Чернівецької, Черкаської, Полтавської та Тернопільської областей.

«Південна залізниця» обслуговує Харківську, Полтавську та Сумську області, а також окремі райони сусідніх областей.

«Донецька залізниця» з 2014 року тимчасово окуповано російським терористичним угрупованням ДНР, обслуговує частково Запорізьку, Харківську і Дніпропетровську області.

Окрім внутрішніх сполучень, існує і міжнародне до країн Євросоюзу: Польщі, Словаччини, Угорщини, Молдови та Румунії (рис. 1.12). Маршрутами курсують комфортні поїзди, швидкість яких в середньому досягає до 200 км.



Рис. 2.3. Внутрішні та міжнародні сполучення залізницею України

До складу входять інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечують перевезення вантажів та пасажирів. Зокрема, це ЦТС Ліски Укрзалізниця - транспортно-логістичний центр перевезення та експедирування вантажів. Він здійснює комплексне транспортно-експедиційне обслуговування вантажів клієнтів з доставкою вантажу (схема «від дверей до дверей») на території країн СНД, Балтії та Європи.

За виробничим принципом комплексне господарство залізниці поділяється на окремі господарства (локомотиви, вагони, рейки, засоби сигналізації та зв'язку, електропостачання та ін.), що працюють в єдиному технічному процесі -

перевезенні. Усі органи управління залізничним транспортом утворюють єдину систему і підпорядковуються головній організації. Єдине централізоване управління їх роботою здійснює Укрзалізниця. В Укрзалізниці є філії, які керують діяльністю залізниці як оперативно, так і технічно. Кожна залізниця має права юридичної особи і є підприємством залізниці.

Для координації роботи окремих виробничо-технічних підрозділів у єдиному транспортному процесі на залізниці створено галузеві служби (локомотивна, вагонна, лінійна, електропостачання, сигналізація та зв'язок тощо). Служба залізниці підпорядковується начальнику залізниці, а в режимі роботи підпорядковується ЦДА України. Виробничо-технічні ділянки (склади, місця розташування, маршрути тощо) не є юридичними особами, а віднесені на окремий баланс, який надає субпослуги.

Така організаційна структура управління потребує створення системи управлінського обліку та звітності, яка забезпечує користувачів необхідною інформацією.

Не менш важливий той факт, що дане підприємство має власний додаток, який доступний на всіх платформах. Саме з 11 серпня спільно з Mastercard застосунок став доступним для інформування пасажирів про рейси та для продажі квитків онлайн.

У даному додатку можливо:

- купити квитки на всі поїзди сполучення різної дальності по Україні
- повернути квитки;
- отримувати сповіщення на телефон про рейс та колію прибуття/відправлення поїзда, а також їх зміну;
- знайти необхідний рейс та відповіді на поширені запитання щодо перевезень
- отримати доступ до особистого кабінету зі збереженням історії рейсів та даних пасажирів для швидких повторних замовлень.

З 1 листопада 2022 року в додатку можна купити квитки на міжнародні рейси.

Відтепер можна придбати квитки до Польщі (на рейси до Хелма, Перемишля та Варшави) та Молдови (поїзд "Київ – Кишинів", що розпочав курсування 5 листопада).

Додаток користується популярністю, оскільки станом на 10 листопада його встановили на свої гаджети 310 тисяч користувачів та придбали 300 тисяч квитків на різні види сполучення.

Укрзалізниця є прямим продавцем квитків через застосунок, а відтак вартість квитків для пасажирів буде максимально вигідною — будь-які додаткові комісії при оплаті відсутні. Пасажири зможуть оплатити квитки безпосередньо в мобільному застосунку цифровою карткою за допомогою Apple Pay, Google Pay, або ж можна ввести дані банківської картки та зберегти їх у застосунку для оплат.

[5]

Нижче наведений приклад бронювання з мобільного додатку за маршрутом Дніпро-Львів. Потенційному пасажирові пропонується обрати, в якому класі він хоче подорожувати: плацкарт, купе або люкс. Звісно, вони відрізняються ціновою політикою, що зумовлена базовим ціноутворенням. Далі можна обрати вагон і місце, яке буде належати мандрівнику. Ввівши дані та доповнивши своє замовлення додатковими послугами, пасажир може переходити до оплати.

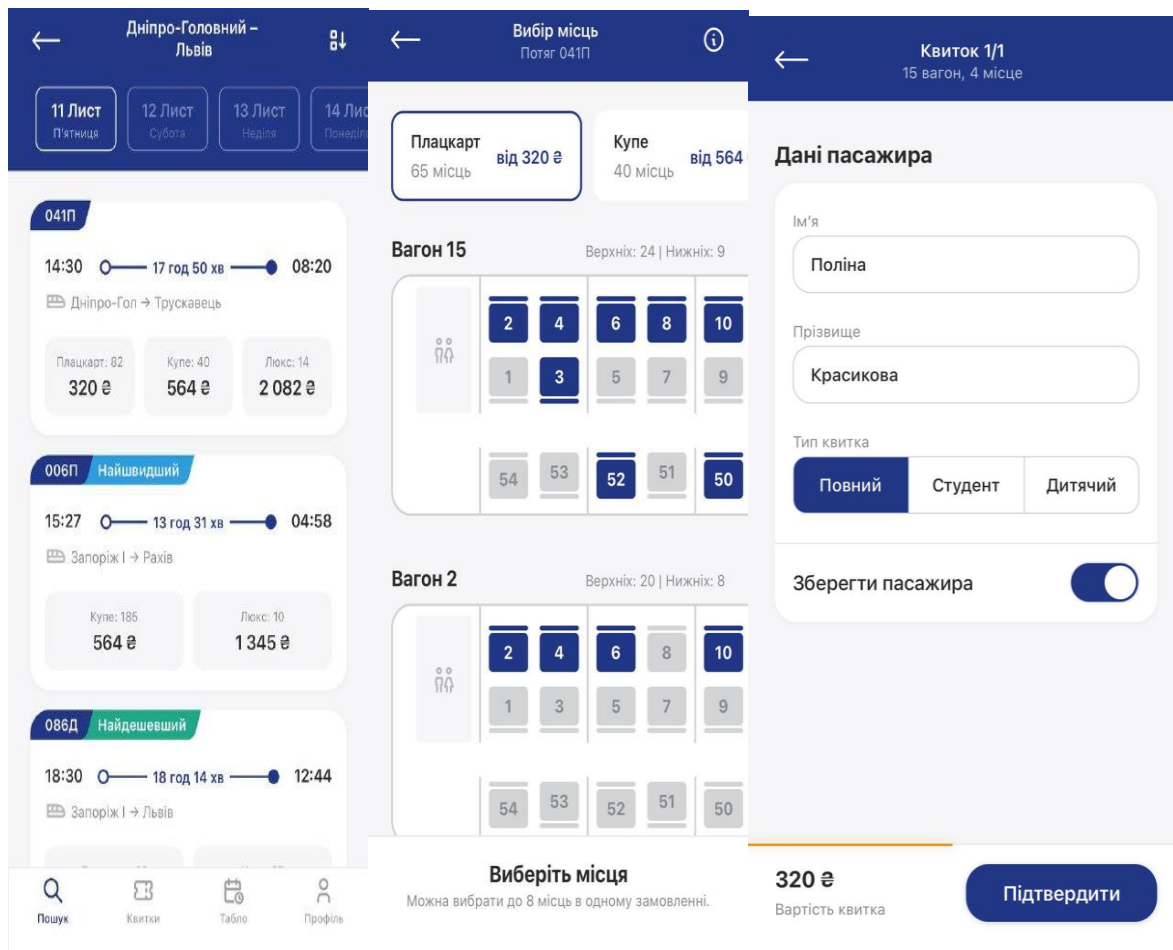


Рис. 2.4. Мобільний додаток ПАТ «Укрзалізниця»

Це нововведення як ніколи важливе у наш час. Варто згадати те, що дана компанія спільно з «Укрпоштою» активно займається гуманітарною допомогою, куди входять: медикаменти, засоби гігієни, бутильована вода, продукти харчування довготривалого зберігання, дитячі продукти (їжа, підгузки тощо), одяг та взуття, спальні мішки та каремати. Доставка здійснюється вантажними вагонами та контейнерами, а також пасажирськими поїздами. Як правило, приймається допомога у центральній та східній частині (Київ, Полтава, Харків, Дніпро), а відправляється, безпосередньо, із західної частини країни (Львів, Рівне, Хмельницький, Івано-Франківськ). Станом на 1 листопада відправлено 2533 вантажних вагонів (рис. 1.14) та 8812 тонни пасажирськими вагонами (рис. 1.15)

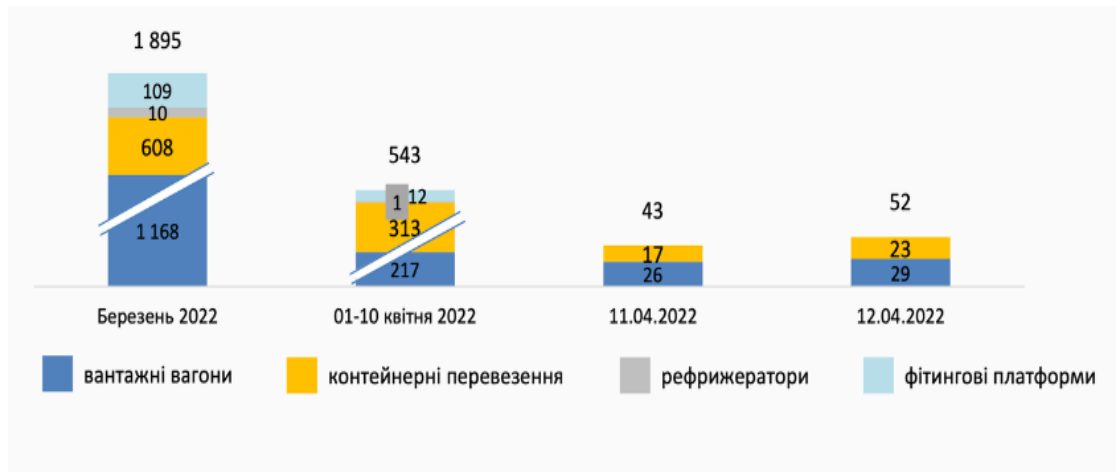


Рис. 2.5. Кількість відправлених вантажних вагонів з гуманітарною допомогою

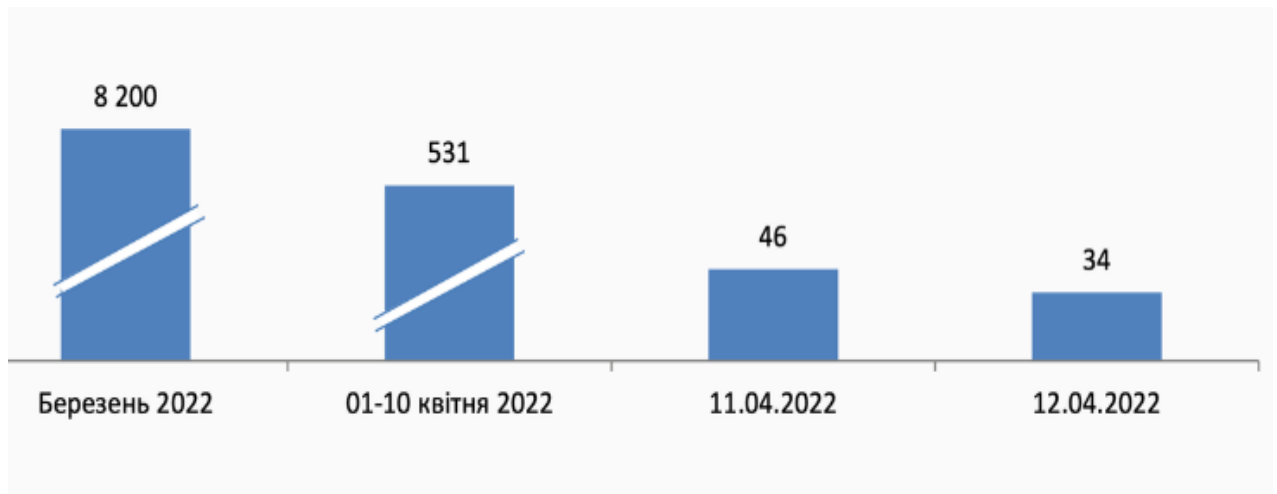


Рис. 2.6. Кількість відправлених пасажирських поїздів з гуманітарною допомогою

2.2. Нормативно-правова база діяльності залізничного транспорту

Існує низка законів, постанов та наказів, що регулюють діяльність даного виду транспорту. Зокрема, це:

-Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР «Про залізничний транспорт»

-Закон України від 23.02.2012 № 4442-VI «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування»

-Постанова Кабінету Міністрів України від від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»»

-Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 № 252

-Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196

-Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 262

-Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 року № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України»

-Постанова Кабінету Міністрів України від 15.07.1997 № 764 «Про затвердження переліку категорій та посад працівників залізничного транспорту, які працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору»

-Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.1998 № 2013 «Про визначення територіальних меж Львівської та Одеської залізниць на суміжних з Республікою Молдова територіях»

-Наказ Міністерства інфраструктури України від 19.03.2012 № 170 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні»

-Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 11.01.1994 № 7

-Положення про придбання, перевезення, облік, зберігання та застосування вогнепальної зброї, боєприпасів до неї підрозділами відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.12.2009 № 1336

-Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 01.06.1998 № 207

-Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 № 27

-Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на залізничному транспорті, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2006 № 337

-Правила користування системами водопроводу та каналізації на залізничному транспорті України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 02.08.1999 № 393

-Правила пожежної безпеки на залізничному транспорті, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.12.2009 № 1322

-Порядок здійснення державного пожежного нагляду на об'єктах залізничного транспорту і взаємодії між пожежними підрозділами відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та підрозділами Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи щодо запобігання і ліквідації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру

-Інструкція про порядок взаємодії між органами внутрішніх справ, залізницями України і підприємствами залізничного транспорту під час виявлення крадіжок вантажу та реагування на заяви і повідомлення про такі правопорушення, затверджена спільним наказом Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства транспорту та зв'язку України від 30.08.2010 № 404/624

-Порядок взаємодії підрозділів відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті та лінійних підрозділів транспортної міліції, затверджений спільним наказом Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства внутрішніх справ України від 09.06.2010 № 350/236

-Інструкція про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з товарами (вантажами), переміщуваними залізничними вантажними поїздами, і працівників залізниць України, затверджена спільним наказом Державної митної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.09.2008 № 1019/1143

-Інструкція про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України, затверджена спільним наказом Державної митної служби України, Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.09.2008 № 1019/1143

-Інструкція про порядок застосування засобів ваговимірювальної техніки на залізничному транспорті України, затверджена наказом Міністерства інфраструктури України від 31.07.2012 № 442

Нормативно-правова база діяльності підприємства складається із сукупності законів та постанов, найголовніші з яких є:

-Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР «Про залізничний транспорт»;

-Постанова Кабінету Міністрів України від від 25 червня 2014 року № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця»»;

-Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;

-Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 року № 457 «Про затвердження Статуту залізниць України»;

Щодо правил перевезення, вони стосуються як пасажирів, так і вантажів.

Пасажирських перевезень регулюються наступним:

-Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. N 252 «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом»

-Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196 зі змінами внесеними наказом Мінінфраструктури від 01.02.2019 № 74 «Про затвердження правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти

залізничним транспортом України» та «правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України»

-Додаток 2 до наказу Мінінфраструктури від 01.02.2019 № 74

-Додаток 5 до наказу Мінінфраструктури від 01.02.2019 № 74

-Додаток 6 до наказу Мінінфраструктури від 01.02.2019 № 74

-Наказ Мінтрансв'язку від 23.10.2012 № 633 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід - Захід». Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 1 листопада 2012 р. за № 1834/22146

-Наказ Мінтрансв'язку «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні» від 19.03.2008 № 306 (зі змінами);

-Постанова Кабінету Міністрів України від 10.11.1995 №903 "Про Правила поведінки громадян на залізничному транспорті"[4]

-Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.04.2018 № 184 "Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні"

-Правила перетинання державного кордону громадянами України

Вантажні перевезення регулюються Наказом Міністерства інфраструктури України від 18.08.2021 № 428, який зареєстрований в Міністерстві юстиції України 18.10.2021 № 1345/36967 про внесення змін у додаток до Правил перевезення вантажів у вагонах, в якому є декілька розділів, основними з яких є:

- Розділ 1 Правила планування перевезень вантажів;

-Розділ 2 Правила приймання вантажів до перевезення;

-Розділ 3 Правила пломбування вагонів і контейнерів;

-Розділ 4. Правила оформлення перевізних документів;

-Розділ 5 Правила обчислення термінів доставки вантажів;

-Розділ 6. Правила користування вагонами і контейнерами;

-Розділ 7 Правила зберігання вантажів;

-Розділ 8 Правила видачі вантажів;

- Розділ 9 Правила переадресування вантажів;
- Розділ 10 Правила реалізації вантажів;
- Розділ 11 Правила розрахунків за перевезення вантажів;
- Розділ 12 Правила обслуговування залізничних під'їзних колій;
- Розділ 13 Правила перевезення вантажів з оголошеною вартістю;
- Розділ 14 Правила перевезення вантажів навалом і насипом;
- Розділ 15 Правила перевезення вантажів у вагонах відкритого типу;

2.3. Аналіз процесів оцінювання та забезпечення якості перевезень пасажирів та вантажу АТ «Укрзалізниця»

Безпека – чи не найголовніший показник, який турбує як пасажирів, так і вантажовласників. Щодо першої категорії замовників послуг, безпека стосується також заходів щодо запобігання поширенню COVID-19. Два роки тому, у 2020 році, Укрзалізниця розробила комплексну програму підвищення безпеки перевезень у пасажирських поїздах. Мета цього — виявлення протиправних дій та порушень під час перевезення пасажирів та реалізація почалась та триває до сих пір. Наприклад, на вході влітку 2022 року було встановлено рентгенівське оглядове обладнання в системі забезпечення транспортної безпеки. Дані прилади практикувалися в аеропортах при вході та при проходженні митного контролю, а тепер і в залізничному транспорті. Також йде встановлення у пасажирських вагонах спеціальних засобів контролю, формування професійної групи «провокаторів» для боротьби з «безквитковими». Дані заходи допоможуть боротися з багаточисленними крадіжками, також.[14]

Починаючи з 24 лютого з міркувань безпеки деякі маршрути були відмінені або змінені: приміський електропоїзд Запоріжжя – Мелітополь був скасований. Задля безпеки пасажирів потяг Лисичанськ-Ужгород УЗ змінював маршрут на південь від кордону і прямував через Полтаву.

Економічна безпека на залізничному транспорті є основним чинником забезпечення стабільності та ефективності перевізного процесу, інвестиційної привабливості та фінансово-господарської діяльності виробничих ланок АТ «Укрзалізниця». Треба зазначити, що економічну безпеку на залізничному транспорті можна охарактеризувати через 7 її функціональних складових: фінансову, інтелектуальну і кадрову, техніко-технологічну, політико-правову, екологічну, інформаційну, силову.[15]

Внаслідок відсутності необхідного фінансування, на стабільний розвиток впродовж останніх десятиліть залізничний транспорт втратив свої позиції на ринку пасажирських транспортних перевезень. Поліпшити критичну ситуацію, що склалася (старіння рухомого складу, занедбаність інфраструктури), можна лише великим обсягом інвестицій як з боку держави, так і з боку інвесторів, що можуть управляти активами залізниць на умовах концесії.

Щодо другого показника якості (рівень організації руху транспортних коштів у часі), не можна не помітити, що частка поїздів затримується на 10-15 хвилин. На це є низка причин:

- технічні причини;
- невдалі умови;
- знеструмлення дільниці;
- ДТП;
- обстріли з боку росії житлових будинків.

Але, на мою думку, це абсолютно некритично. Поїзди курсують регулярно, з тривалими зупинками на станціях.

Наступним показником є витрати часу на поїздку. Зрозуміло: чим більший кілометраж, тим рейс займає більше часу. Якщо їхати з одного кінця країни в інший (напр. Лисичанськ-Ужгород) поїздом, то це займатиме 31 годину (довоєнний час). Для поїздок на такі великі відстані (1483 км) можна обрати альтернативу – літак. Замість такої кількості часу людина витратить приблизно годину.

Щодо четвертого показника, то з кожним роком компанія намагається оновлювати рухомий склад як пасажирський, так і вантажний. Для вдалих та комфортних поїздок швидкісні поїзди категорій «Інтерсіті» та «Інтерсіті+» курсують маршрутами підприємства. Окрім них, наприкінці 2021 року РС поповнив «поїзд-іноземець»:



Рис. 2.7 Електропоїзд FLIRT Ukraine виробництва компанії Stadler (Швейцарія)

Київський електровагоноремонтний завод (КЕВРЗ) не відстає від поїздів ЄС та вдосконалив міський електропоїзд, що також прибув до РС підприємства:



Рис. 2.8 Оновлений приміський електропоїзд від КЕВРЗ (Україна)

Крюківський вагонобудівний завод вирішив також зробити внесок у модернізацію РС «Укрзалізниці» (рис. 3 та рис. 4):



Рис. 2.9. Дизель-поїзд ДПКр-3 виробництва КВБЗ (Україна)



Рис. 2.10. Перші купейні вагони з партії 100 замовлених у 2021 році від КВБЗ (Україна)

Нинішній парк складається з пасажирського транспорту, одного з найважливіших видів транспорту.

У тому числі робочий парк 4,3 тис. одиниць - 3,1 тис. вагонів. Також є швидкісні електропоїзди Hyundai – 10 одиниць; швидкісні електропоїзди «Тарпан» - 2 од.; надобласний локомотив - 2 од. (кожні 5 пасажирські вагони).[2]

На сайті підприємства присутні схеми пасажирських поїздів та вагонів. На рисунку 1.2 та 1.3 зображені розташування місць у поїзді Hyundai та «Тарпан» відповідно, що користуються попитом через свою зрічність та простоту у використанні.



Рис. 2.11. Схема вагонів пасажирського поїзду Hyundai

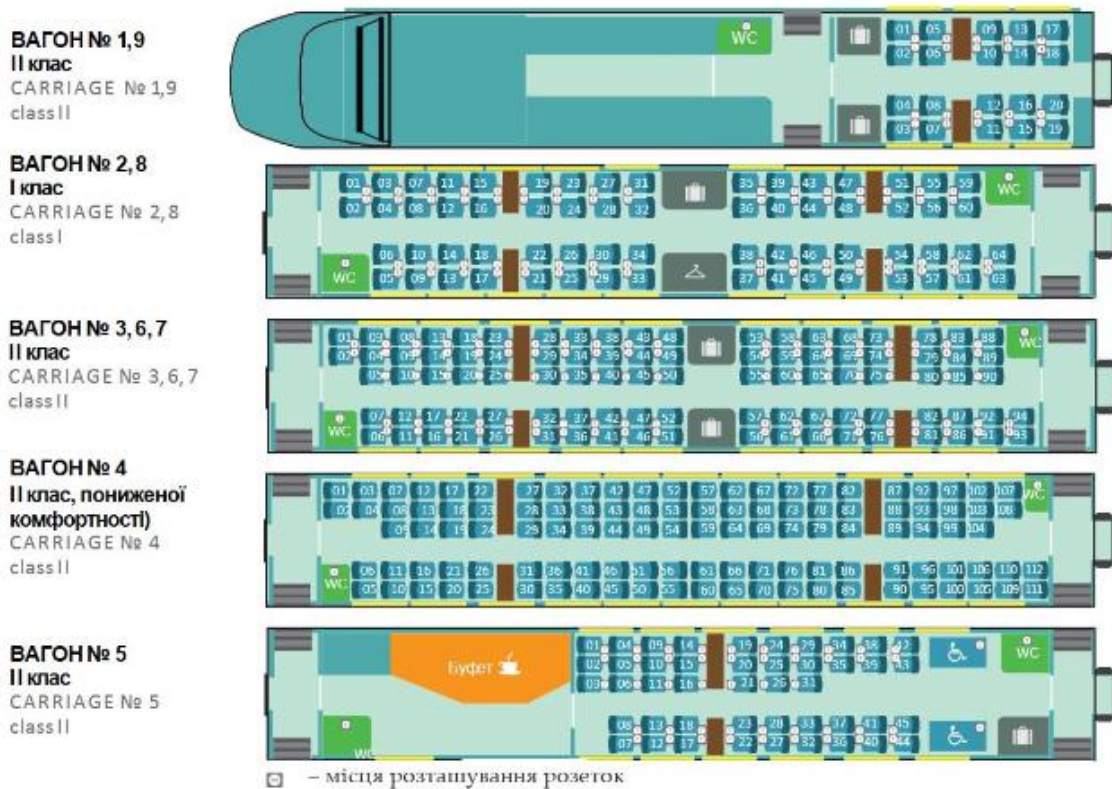


Рис. 2.12. Схема вагонів пасажирського поїзду «Тарпан»

На рисунку 1.4 зображений купейний вагон СВ.

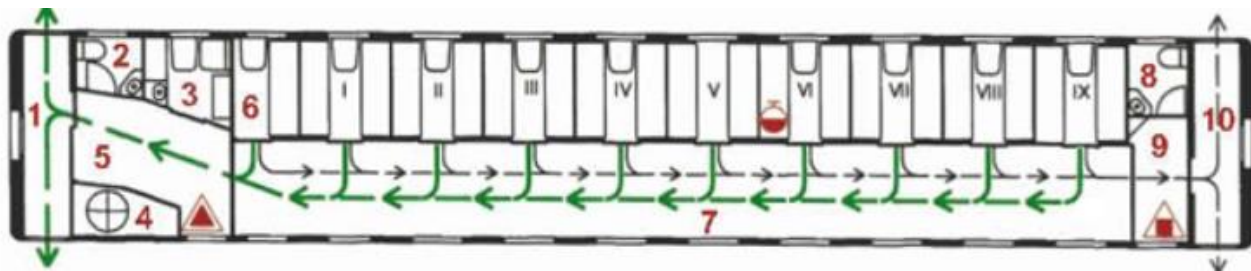


Рис. 2.13. Схема пасажирського купейного вагону СВ
мод. 47-К (спальний з двомісним купе, 18 місць)

Також у попиті звичайні регіональні поїзди, схеми яких можна спостерігати на рисунку 1.5, 1.6, 1.7 та 1.8.

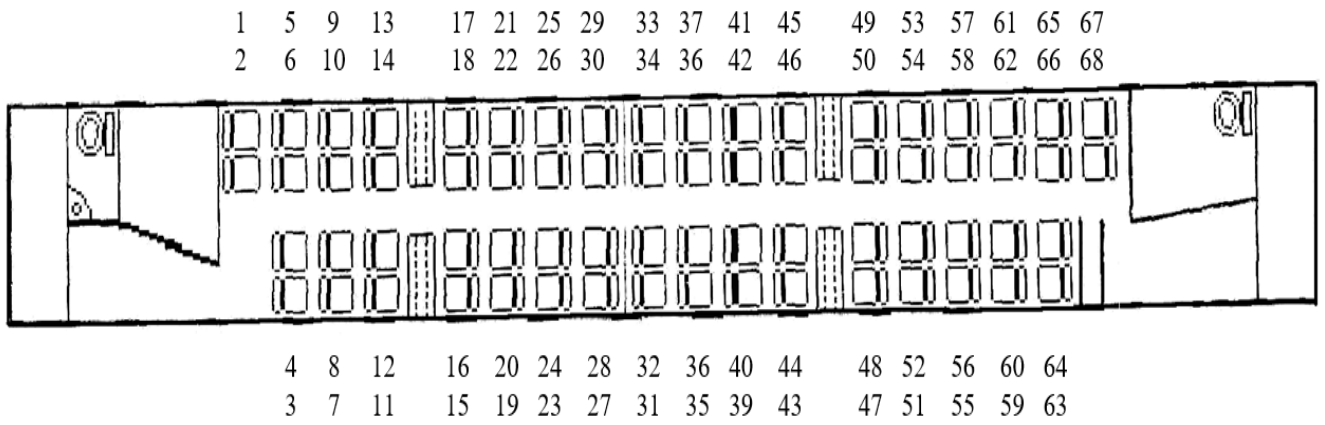


Рис. 2.14 Схема регіонального поїзду №767/768 Київ-Ковель (вагони порядкові № 1, 2, 6, 7)

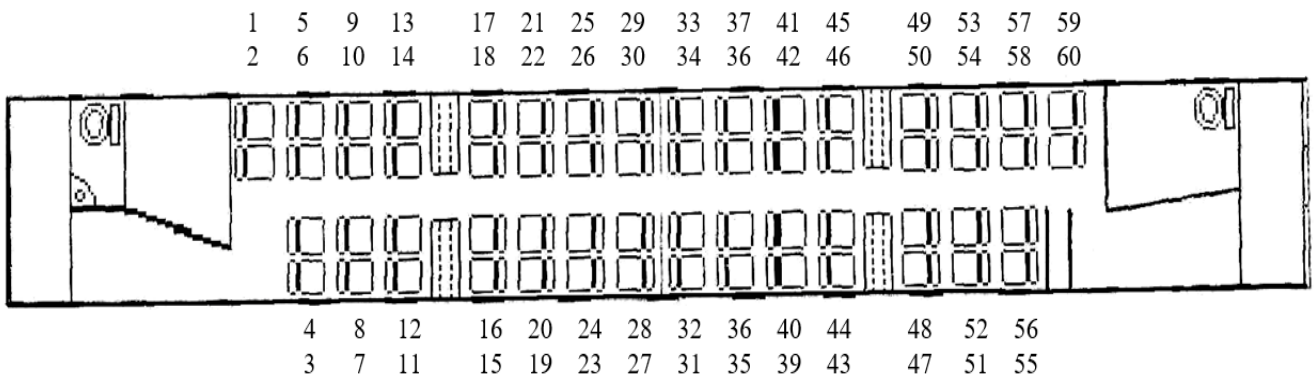


Рис. 2.15 Схема регіонального поїзду №767/768 Київ-Ковель (вагон № 3)

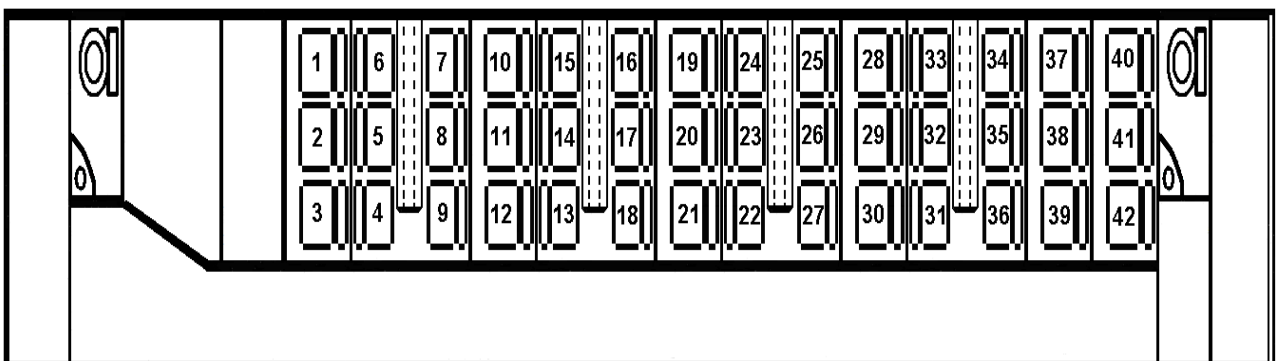


Рис. 2.16 Схема регіонального поїзду №767/768 Київ-Ковель (вагон № 4)

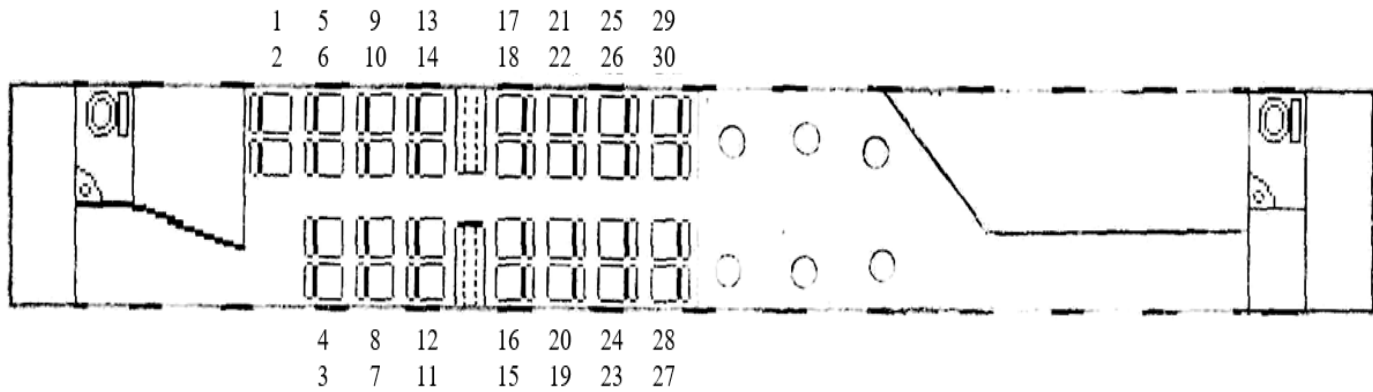


Рис. 2.17. Схема регіонального поїзду №767/768 Київ-Ковель (вагон № 5)

Весь парк вантажних вагонів налічує 83,5 тис. одиниць. Робочий парк діючого парку вантажних вагонів становить 57,7 тис. одиниць вагонів (крім вагонів на території ОРДЛО).

Парк локомотивів - 3589 шт., електровозів - 1628 шт.; локомотивів – 1961 од.[3]

Якщо говорити про об'єми перевезень, то за 2021 рік вантажні перевезення, порівняно з 2020 роком, значно зросли (рис. 1.9), хоч РС, м'яко кажучи, не відповідає нормам.

Найменування показників	2021 рік	2020 рік	% до 2020 року
Перевезено, млн. тонн, у т.ч.	314,3	305,5	102,9%
транзит	11,5	12,5	91,7%
імпорт	40,6	36,5	111,2%
експорт	112,4	113,0	99,5%
внутрішні	149,8	143,4	104,5%
Вантажообіг, млн. т-км, у т.ч.	180 361,0	175 587,2	102,7%
транзит	13 016,6	14 276,4	91,2%
імпорт	21 016,1	20 225,5	103,9%
експорт	80 196,9	77 838,8	103,0%
внутрішні	66 131,3	63 246,4	104,6%

Рис. 2.18. Показники вантажних перевезень у 2021 році

Щодо пасажирських перевезень, то показник 2021-го року відрізняється від показника 2020-го року, впавши на 1,7%.

Назва показника	Період	Донецька	Придніпр.	Південна	П-Західна	Одеська	Львівська	Україна
Пасажирообіг -	мин.рік	624,53	3034,61	3705,13	10636,52	6358,96	4255,16	28614,91
всього	викон.	614,75	3081,38	3725,84	10489,61	6336,90	4107,63	28356,09
(млн.пас.км)	%до мин	98,4	101,5	100,6	98,6	99,7	96,5	99,1
- дальнє	мин.рік	441,98	2371,44	2545,87	9098,25	5689,59	3481,39	23628,51
	викон.	450,17	2426,30	2570,48	8843,99	5638,39	3413,81	23343,13
	%до мин	101,9	102,3	101,0	97,2	99,1	98,1	98,8
- приміське	мин.рік	182,55	663,17	1159,26	1538,27	669,38	773,77	4986,40
	викон.	164,58	655,08	1155,36	1645,62	698,51	693,82	5012,97
	%до мин	90,2	98,8	99,7	107,0	104,4	89,7	100,5
Відправлено пасажирів	мин.рік	6552,19	20690,46	32603,09	49475,55	16990,76	24850,67	151162,73
(тис.чол.)	викон.	6123,63	19874,45	31380,39	51778,46	17019,72	23439,34	149616,00
	%до мин	93,5	96,1	96,2	104,7	100,2	94,3	99,0
- дальнє	мин.рік	2197,50	5100,25	4807,01	19190,93	6541,93	9449,13	47286,74
	викон.	2284,99	5008,56	4587,25	19182,73	6280,12	8928,93	46272,59
	%до мин	104,0	98,2	95,4	100,0	96,0	94,5	97,9
.- приміське	мин.рік	4354,69	15590,21	27796,09	30284,62	10448,84	15401,54	103875,99
	викон.	3838,64	14865,89	26793,14	32595,73	10739,60	14510,42	103343,41
	%до мин	88,1	95,4	96,4	107,6	102,8	94,2	99,5

Рис. 2.19. Показники пасажирських перевезень у 2021 році

Українська залізниця донедавна задовольняла потреби бізнесу та населення у перевезеннях. Це досягнуто насамперед завдяки технічному надлишку, створеному ще за часів СРСР за рахунок державного бюджетного фінансування. За останні 25+ років капітальні вкладення в оновлення основних фондів здійснюються тільки за рахунок власних коштів залізниць; це не дозволяє забезпечити навіть нормальне відтворення основних фондів, особливо їх активної частини - вагонів. . Сьогодні технічні можливості залізниці фактично вичерпані. Існує ризик того, що залізничний транспорт у майбутньому не зможе задовольнити транспортні потреби української економіки.[6]

У період 1992-2019 рр. зростання цін на споживчі товари перевищувало зростання транспортних тарифів, що не дозволяло оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних ресурсів залізниць. З бюджету виділено кошти на будівництво та модернізацію магістральних колій та придбання вагонів для пасажирських перевезень відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» (Постанова Верховної Ради України № 274/96-ВР) . від 04.07.96). На закупівлю електропоїздів та дизель-поїздів для приміського пасажирського сполучення з міських бюджетів майже не виділялися кошти, а збитки від соціально необхідних пасажирських перевезень не компенсувалися в повному обсязі. Пропускна здатність окремих ділянок і напрямків перебуває на критичній межі. Для усунення «вузьких місць» на мережі залізниць України, підвищення технічних та експлуатаційних можливостей об'єктів інфраструктури необхідно здійснити їх технічне переоснащення та модернізацію.[7]

У зв'язку з катастрофічною зношеністю рухомого складу, неузгодженістю закупівлі та утилізації вантажних вагонів і локомотивів існує загроза недостатнього забезпечення та зниження собівартості на вантажному транспорті з відповідними витратами для державного бюджету галузей промисловості України. економіка. Показники економічного розвитку країни.

Запаси вантажопідйомності були майже вичерпані через надмірну зношеність і низьку продуктивність пасажирських вагонів. Невжиття ефективних заходів щодо оновлення вагонів для пасажирських перевезень

приведе до неповного перевезення пасажирів і, як наслідок, до зниження мобільності населення.

Основні проблеми, які необхідно вирішити:

Збільшення пропускної спроможності мережі українських залізниць;

реконструкція та модернізація основних засобів;

Техніко-технологічна відсталість залізниць України порівняно із залізницями європейських країн;

відсутність власних ресурсів для оновлення основних засобів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі та низька інвестиційна привабливість з точки зору залучення інвестицій, що призводить до надмірного фізичного зносу, невідповідності технічного оснащення залізниць сучасному вимоги;[10]

недостатня конкуренція на ринку транспортних послуг та невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг;

Необхідність реформування ПАТ «Укрзалізниця» полягає у забезпеченні прозорості діяльності підприємства шляхом створення вертикально інтегрованої системи управління та побудови його діяльності відповідно до принципів, встановлених директивами ЄС.

Виконання залізницею державних і соціальних обов'язків (перевезення привілейованих груп населення, утримання збиткових, збиткових маршрутів) у поєднанні з низькими тарифами на державні пасажирські перевезення та відсутністю ефективного механізму відшкодування збитків від надання соціально важливих послуг, технічних та збиткових послуг залізниці Технологічна модернізація обмежує можливості значне сприяння розвитку залізничного транспорту призводить до перехресного фінансування пасажирських перевезень, що суперечить вимогам директив ЄС, завдаючи шкоди вантажному транспорту.[13]

Організаційна структура їх оперативного управління забезпечує безперебійність залізничного руху та безперебійну роботу всіх сполучень. Особливості роботи залізниць у зв'язку з їх розташуванням на території України

вимагають регулярності руху поїздів у будь-яких умовах та чіткої взаємодії всіх ланок залізничного транспорту, які відрізняються особливою адміністративною структурою. Така структура визначається основними принципами організації залізничного руху, а саме централізованим управлінням з одного боку, високим ступенем повноважень у прийнятті рішень і свободою виробничо-технічних відділів з іншого.

3. ПРОЕКТНА ЧАСТИНА

Кафедра ОАРП				НАУ 22 26 99 300 ПЗ				
Виконав	Красикова П.С.			ПРОЕКТНА ЧАСТИНА	Літера		Арк.	Аркушів
Керівник	Трюхан О.М.					Д	54	25
Консульт.	Трюхан О.М.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

3.1. Шляхи вирішення проблем забезпечення якості перевезень

Існує безліч проблем, що пов'язані із залізничним транспортом, зокрема, з «Укрзалізницею», але вирішення до них є. Даний перелік буде розглянутий нижче.

1. Дерегулювання та реструктуризація

Повне дерегулювання може принести несподівані у тривалій перспективі результати. За допомогою цього тарифи можуть знизитись в найближчі 8-9 років.

Цього вдасться досягти за рахунок збільшення продуктивності, що, в свою чергу, обумовлено реінвестуванням сотень мільярдів доларів приватних коштів у свої мережі.

Також компанії слід більше приділяти увагу на дотримання безпеки у залізничній галузі, ніж тарифам.

2. Відмова від надмірності

Більшість дебатів щодо проблеми залізниць пов'язані з малодіяльними лініями.

Залізниці хотіли відмовитися від них, як від неприбуткових. Вони не хотіли чекати, доки зникне весь трафік.

Водночас, клієнти та місцеві чиновники виступали проти, на тій підставі, що робочі місця будуть втрачені, а економіка регіонів постраждає.

Щоб зробити цей процес прийнятним для громадськості, необхідно деякий час фінансувати компанію для того, щоб малодіяльні лінії залишалися відкритими деякий час.

Щорічна економія на відмові малодіяльних ліній може позитивно вплинути на бюджет компанії та якщо вона зосередиться на перевезеннях довгими потягами на великі відстані з найменшими витратами.

Щодо скорочення кількості персоналу. Так, вона зменшиться в усіх галузях, не виключаючи керівництво. Проте продуктивність у тонно-милях на одного співробітника, навпаки, суттєво зросте.

3. Капітальні інвестиції та технології

Кошти повинні спрямовуватися на технічне переозброєння та розвиток технологій. Чималу роль забезпеченні наукових досліджень про підвищення ефективності грає держпідтримка.

В Україні показник вантажопідйомності вагонів – на рівні залізниць США зразка 60-х років ХХ століття – близько 70 т. Вагони в нашій країні мають навантаження на вісь 23,5 т, а середня маса поїзда становить близько 3,4 тис. т, тоді як у США – щонайменше вдвічі вище.

Незважаючи на скорочення довжини ліній, кількості персоналу та рухомого складу, за рахунок інновацій та маршрутизації, вантажна робота може збільшитися щонайменше на 10%.

4. Виокремлення пасажирської складової

Для того, щоб «Укрзалізниця» була більш профільованою ланкою у системі транспорту, необхідно створити ще одну державну компанію, яка буде займатись виключно пасажирськими перевезеннями в той час як Українська залізниця буде мати відношення до вантажних перевезень і тільки до них.

5. Переорієнтація

В Україні можна впровадити таку технологію як двоповерховий контейнерний поїзд (Double-stack container trains) (рис. 3)



Рис. 3.1 Двоповерховий контейнерний поїзд (Double-stack container trains)

Вони можуть знизити вартість інтермодальних перевезень майже наполовину та дозволити успішно конкурувати з автомобільним транспортом. До того ж, поїзди змогли б обробляти більш довгі контейнери.

Також можна створити нові інтермодальні термінали, під які потрібно буде перебудувати всі останні великі залізничні станції.

Бойові дії на території України продемонстрували важливість адекватної диверсифікації логістичних ланцюжків та актуалізували низку проблемних моментів щодо логістичних обмежень. Ці обмеження посилюються існуючою інфраструктурою, побудованою за радянськими стандартами.

Ми бачимо, що технологічний бар'єр у вигляді різних міжколіїних проміжків, який раніше слугував засобом захисту економічних інтересів національної залізничної монополії та обмежував можливість швидкого входження європейських залізничних компаній в Україну, тепер став перешкодою. стрімке збільшення експорту товарів та швидке отримання стратегічних ресурсів чи зброї в умовах блокади портової інфраструктури[24].

До 1970 року в країнах СРСР єдина колія становила 1524 мм, а з 1970 до початку 1990-х років всю інфраструктуру перевели на колію 1520 мм. Цей тип рейок зараз промислово використовується в Україні.

Обсяг вантажів, перевезених залізницею, тис. тонн

Ми повинні кардинально переосмислити нашу логістичну інфраструктуру, зняти радянські технологічні бар'єри, зробити залізницю швидкою та безпечною, зробити інфраструктуру адекватною.

Час у дорозі між великими містами та столицею не має перевищувати трьох годин, а між віддаленими містами – п'яти годин. Згідно з цим розрахунком, середню швидкість пасажирських поїздів необхідно збільшити до 260-350 км/год.

Поки ж швидкість лише на деяких відрізках досягає 100-110 км/год, а середня швидкість пасажирських потягів залізничною мережею становить 50-60 км/год. У Польщі середня швидкість залізничного руху становить 140-160 км/год, а на 10% колій досягає максимальної дозволеної швидкості до 200 км/год.

Такий амбітний логістичний прорив необхідно здійснити за три-п'ять років. Ми маємо стати першими, хто забезпечить швидкісну та надійну логістику в Європі, стати транспортним хабом між Європою та Азією протягом десятиліття.

Це буде одним із фундаментальних стовпів вибору європейського геополітичного майбутнього для України та її економічної і логістичної безпеки.

"Укрзалізниця" підвищила тарифи для бізнесу на 70%. Але це ще не кінець

Зараз саме час підготуватися, спланувати і як тільки це стане можливим, швидко модернізувати сектор: запустити приватних перевізників і завершити виокремлення видів діяльності – анбандлінг.

Мова йде розділення "Укрзалізниці" на окремих незалежних операторів: вантажного перевізника, пасажирського перевізника, оператора вокзалів та оператора інфраструктури (залізничні колії та супутня інфраструктура).[25]

Далі потрібно диверсифікувати шляхи експорту товарів, відновити зруйновану залізничну інфраструктуру, активно залучати кошти на модернізацію та інтеграцію залізничної інфраструктури країни з інфраструктурою Євросоюзу з паралельним переходом на єдиний стандарт європейської колії – 1435 мм.

Різниця між коліями – 8,5 см – суттєво зменшує швидкість та об'єми експорту українських товарів. Щоб доставити вантаж залізницею до ЄС, поблизу кордону необхідно перевантажити вміст із вагона для українських колій у вагон для колій ЄС або замінити всі візки на всіх вагонах. Пасажирам, які їдуть до Варшави, потрібно витратити дві-три години на пересадку в Перемишлі.

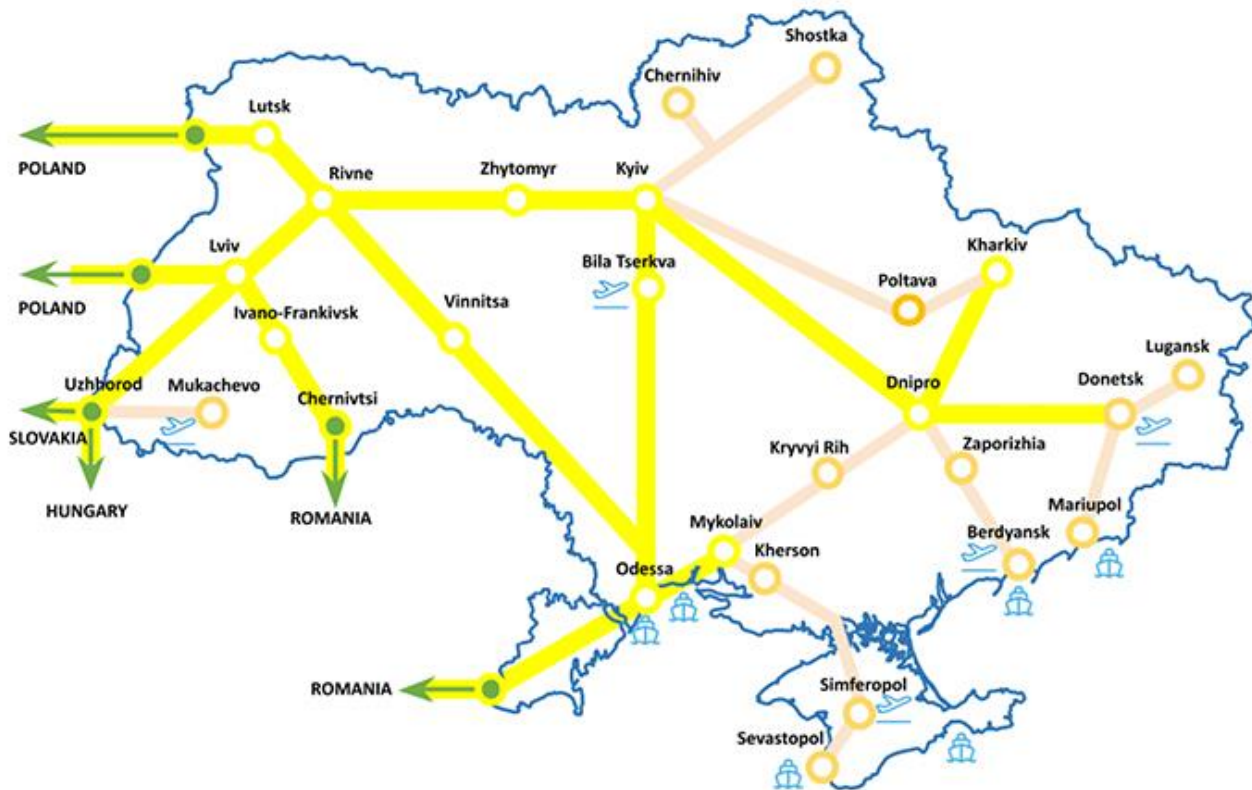


Рис 3.2 Пріоритетні напрямки розбудови швидкісної євроколії в Україні

Схожі проблеми, пов'язані з обробкою відправлень на кордоні, супроводжують і перевезення вантажів. Історично обсяги перевезення залізничним транспортом перебували в межах 300-400 млн тонн за рік, а ми повинні забезпечити зростання цього обсягу щонайменше вдвічі до 500-800 млн тонн за рік.

Так суттєво збільшити обсяги перевезень неможливо лише шляхом збільшення кількості вагонів та локомотивів. Необхідно одночасно підняти принаймні вдвічі середню швидкість вантажного рухомого складу всією мережею.

На першому етапі модернізації залізниці для будівництва колій та закупівлі рухомого складу знадобляться 25-30 млрд дол, а з урахуванням необхідності капітального ремонту прилеглих або пошкоджених колій, мостових переходів та вокзальних комплексів потреба в коштах може збільшитися до 50 млрд дол.

Загальна ж вартість втілення загальнонаціонального плану модернізації логістичної інфраструктури та її інтеграція з інфраструктурою країн Євросоюзу, за даними уряду, становитиме 150 млрд дол.

Поки що на окремих ділянках швидкість досягала 100-110 км/год, а середня швидкість пасажирських поїздів на залізничній мережі становить 50-60 км/год. У Польщі середня швидкість залізничного руху становить 140-160 км/год, а 10% колій досягають максимальної швидкості до 200 км/год.

Такий амбітний логістичний прорив потрібно здійснити за три-п'ять років. Ми прагнемо стати першою компанією в Європі, яка запропонує швидку та надійну логістику, щоб за десять років стати транспортним вузлом між Європою та Азією.

Це буде одним із наріжних каменів для України у виборі європейського геополітичного майбутнього та економічної та матеріально-технічної безпеки.

Зараз настав час якомога швидше підготуватися, спланувати та швидко модернізувати галузь: запровадити приватні авіакомпанії та завершити анбандлінг.

Мова йде про поділ «Укрзалізниці» на окремих незалежних операторів: транспортну компанію, пасажирську компанію, оператора станції та оператора інфраструктури (залізниці та супутньої інфраструктури).[25]

Далі необхідно диверсифікувати можливості для експорту товарів, відновити зруйновану залізничну інфраструктуру та активно залучати кошти для модернізації залізничної інфраструктури країни та її інтеграції в інфраструктуру Європейського Союзу з паралельним переходом на єдиний європейський стандарт колії. - 1435 мм.

Різниця між рейками – 8,5 см – суттєво знижує швидкість та обсяги експорту українських товарів. Для доставки вантажів до ЄС залізницею біля кордону необхідно пересадити вміст із вагона для українських рейок у вагон для рейок ЄС або замінити всі візки на всіх вагонах. Пасажири, які прямують до Варшави, мають пересісти в Перемишлі між двома та трьома годинами.

Подібні проблеми супроводжують вантажоперевезення при оформленні вантажів на кордоні. У минулому обсяг перевезень залізницею коливався в діапазоні від 300 до 400 мільйонів тонн на рік, і ми повинні забезпечити, щоб цей обсяг щорічно подвоювався до 500-800 мільйонів тонн.

Отже, просто збільшити кількість вагонів і локомотивів істотно збільшити обсяг перевезень неможливо. Одночасно необхідно хоча б удвічі збільшити середню швидкість вантажних вагонів по мережі.

На першому етапі модернізації залізниці на будівництво залізниці та закупівлю рухомого складу буде потрібно 25-30 млрд доларів, враховуючи, що капітальний ремонт прилеглих або пошкоджених колій, мостів і станційних комплексів може зрости до 50 млрд доларів.

За даними уряду, загальна вартість реалізації загальнонаціонального плану модернізації та інтеграції логістичної інфраструктури в інфраструктуру країн ЄС становить 150 мільярдів доларів.

Спочатку йдеться про будівництво 3500 км залізничних колій європейського зразка (\$1-3 млн залежно від стану інфраструктури та рельєфу місцевості) і закупівлю 20 електропоїздів (\$10 млн кожен) у компанії Stadler. Флірт. або 10 Hyundai Rotem (\$25 млн) для пасажирських перевезень і 30-40 локомотивів (\$4-5 млн кожен) для вантажних перевезень.

Перехід на євроколію має відбуватися за технологією комбінованої залізниці, як у прикордонних містах Швеції та Фінляндії, де на спільній сполучній лінії одночасно прокладено два стандарти залізниці.

Це дає змогу пом'якшити наслідки переходу на євростандарт і забезпечити підтримку продуктивності інфраструктури відповідно до обох стандартів.

Необхідно почати застосовувати синхронізацію ліній за європейським стандартом на маршрутах, що з'єднують прикордонні міста України з містами країн ЄС. В Україні вже є кілька ділянок залізниці з колією 1435 мм: з Польщі – до Ковеля, з Угорщини та Словаччини – через Чоп до Мукачева.

Мережа не може стояти на місці і чекати завершення реконструкції. Протягом наступних трьох-п'яти років необхідно буде модернізувати 5,8 тис.

вантажних вагонів (від 0,5 до 1 млн дол. США) і 190 локомотивів, а також закупити 400 для забезпечення внутрішніх транспортних потреб країни.

Оптимальним підходом є стійка трансформація та модернізація інфраструктури через послідовні та узгоджені проекти переходу на євролінію зі збереженням та врахуванням наявної потужності.

Ані бюджет України, особливо в умовах війни, ані Укрзалізниця, яка вже до війни перебувала в поганому економічному становищі, не зможуть дозволити собі будівництво таких ресурсомістких інфраструктурних проектів, тому допомога донорів та забезпечення стратегічного участя. Інвестори однозначно знадобляться.

Залізничні країни мають будуватися за державні кошти та за фінансової підтримки донорів, а вагонна та станційна інфраструктура може бути модернізована шляхом реалізації проектів державно-приватного партнерства або будуватись великими європейськими залізничними операторами.

Такий перехід дуже важливий для нашої країни. Це геополітичний вибір нації – повернутися до європейських історичних джерел, злитися з єдиною економічною, транспортною та культурною сферою ЄС.

Досвід інших країн показує, що долар, вкладений в інфраструктуру, зазвичай повертає в економіку близько 3-5 доларів.

У довгостроковій перспективі стратегічна модернізація залізничної інфраструктури прискорить післявоєнну реструктуризацію економіки, диверсифікує логістичні мережі, усуне радянські технологічні бар'єри та покращить безпеку та економічну базу нашої країни.

3.2. Впровадження туристичного маршруту

Залізничний транспорт дуже популярний у багатьох країнах. Туристична залізниця приводить до значного доходу. Вважається, що в Україні є передумови

туристичної діяльності, серед яких великий ряд історико-культурних та рекреаційних цінностей, багатих історією та традиціями. Є також розвинена транспортна мережа, достатня кількість готелів і ресторанів, які потребують інвестицій щоб покращити рівень обслуговування туристів.

У статті розроблено методичний підхід до розрахунку вартості туристичних перевезень на основі врахування всіх витрат на утримання, експлуатацію та ремонт залізничної інфраструктури, рухомого складу та витрати туристичної компанії на придбання продуктів харчування та напоїв для обслуговування туристів в поїздах, проживання в готелях і апартаментах з урахуванням сніданку, а також екскурсії та перевезення туристів значно підвищить точність розрахунків перспективної туристичної залізничної компанії.

В результаті запропонованих заходів можна очікувати збільшення пасажиропотоку на залізниці, покращення іміджу української залізниці всередині країни та за кордоном, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, реставрацію об'єктів культури та історичне значення, створення нових робочих місць, стримування міграційних процесів у західній Україні.

Проблеми та перспективи розвитку та вдосконалення організації туристичної галузі обговорювали досить велика частка вітчизняних та іноземних експертів.

Науковці, однак, у зв'язку з проблемою розвитку вузькоколіїних залізничних ліній в Україні, ще мають обмежену кількість дослідників розвитку залізничного туризму. Тому в цьому напрямку проводиться багато досліджень.

Це доволі актуально, тому що транспорт є невід'ємною частиною туристичної подорожі.

Як зазначалося раніше, це питання розвитку. Залізничному туризму в Україні присвячено дуже обмежену кількість наукових публікацій. Можна зробити висновок, що Укрзалізниця має вільні вагони через зменшення обсягу перевезень. Авжеж, можна організувати залізницею подорожі, але навряд

організація залізничного туризму потребує модернізації, що відповідає європейським вимогам,

Автори В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. Зокрема робочою групою було зроблено аналіз технічного стану Боржавської вузькоколіїної залізниці для реалізації проекту відновлення ефективного функціонування гірських залізниць шириною колії 750 мм в Карпатському регіоні з подальшою можливістю їх приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі. У рамках виїзних оглядів експертною групою встановлено, що об'єкти колійного господарства, пасажирської інфраструктури, рухомого складу та допоміжних виробництв, задіяних у функціонуванні вузькоколіїної залізниці, знаходяться в занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Але маршрути проходження пасажирських поїздів залишаються придатними для участі в проекті розвитку залізничного туризму України [25].

Даний план вважається перспективним, але є й інші для розвитку залізничного туризму маршрути, тому що при плануванні туристичних залізничних маршрутів впливає не тільки залізниця, а й туристична інфраструктура (наявність готелів, ресторанів, культурно-побутових об'єктів).

Інфраструктура туристичних послуг не відновлюється через байдужість інвесторів, адже держава їх жодним чином не заохочує. Серед шляхів покращення ситуації на українському туристичному ринку існують послуги, які пропонують автори: відновлення інфраструктури, розвиток соціального туризму, програми вдосконалення інформаційної політики, реконструкція туристичних об'єктів та ін. Даний перелік що є необхідним та держава повинні прийняти закони про стимулювання розвитку туристичної діяльності.

В. О. Стойка запропонував розширити поняття «туристичні інвестиції» всупереч існуючому сприйняттю інвестицій.

Успішний розвиток індустрії туризму в Україні часто неможливий без активного впливу держави на умови її функціонування. Інвестиції базуються на розподілі повноважень між ними. Тому на національному та регіональному рівнях державного управління це має доповнюватися координацією діяльності державних установ та активною співпрацею з потенційними інвесторами, зокрема: в тому числі іноземними, тобто забезпечити адекватне фінансування з боку держави для сприяння розвитку доступу;

Пропонується по-новому трактувати поняття «туристичні інвестиції» як будь-яку майнову та інтелектуальну цінність, вкладену в комерційні об'єкти та інші види діяльності, тим самим генеруючи прибуток та економічне зростання або позитивний соціальний вплив на рівні суспільства.

Головним питанням ефективного управління інвестиціями в туристичну галузь є створення позитивного іміджу в Україні та відновлення довіри серед вітчизняних та іноземних інвесторів.

Ідея створення регіональних туристичних комплексів непогана, але можуть виникнути труднощі з кооперацією підприємств, туристичних галузей, приватних і державних форм власності, пов'язаних з розподілом майбутніх благ. Менеджери бувають різні та компанії можуть не знаходити спільної мови, не хочуть поступитися своїми інтересами заради загальної ідеї тощо.

Розвиток залізничного туризму в Україні – від хронічного безгрошів'я до низького рівня сервісу порівняно з європейськими країнами. Для цього пропонується залучення інвестицій для розвитку туристичної бази та залізничної інфраструктури, необхідно розробити економічно обґрунтований проект, який залучить потенційних інвесторів.

Щоб розрахувати рентабельність туристичної залізничної компанії, необхідно визначити алгоритм, який розраховує всі її витрати (утримання та експлуатація залізниці, рухомий склад).

Склад, власні витрати підприємства, договірні зобов'язання з контрагентами за схемою та такі складові витрат:

-витрати на оплату праці;

- Матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- технологічна електроенергія;
- паливо на технологічні цілі;
- витрати на вихідну допомогу при ремонті тепловозів і вагонів;
- Оплата тарифів та інших витрат, пов'язаних з транспортуванням тепловозів і рухомого складу в ремонт і з ремонту;
- Розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати.

Власні витрати розраховуються за тими ж складовими.

Також необхідно з підрядниками закуповувати їжу та напої, здійснювати екскурсії, трансфери та оплачувати проживання туристів у готелях чи апартаментах.

Розрахунок фонду оплати праці

Існує дві групи: працівники вузькоколіїних залізниць і залізничного транспорту; співробітники туристичної компанії, що безпосередньо займаються харчуванням та обслуговуванням туристів (ночівля в поїздах, місцеві готелі, харчування, ресторани, екскурсії, відпочинок та ін.). Розрахунок трудових витрат і відрахувань на заходи. Рекомендується розраховувати фонд оплати праці відповідно до чисельності працівників протягом року, з урахуванням технологічного процесу залізниці та офісу туристичної фірми[26].

Для обслуговування туристів у поїздах запропонована бригада працівників, до складу якої входять: бригадир поїзда, два стюарди, електрик, дизеліст, бармени та офіціанти. Запропоновано 5 таких команд по одному на кожен поїзд, враховуючи наявність та розклад руху поїзда. Трансфер туристів до об'єктів туристичної інфраструктури надається (екіпаж водія та помічник, по одному на кожний поїзд з урахуванням інтенсивності явки та розкладу руху поїзда.). Вісім із них передбачені для перевезення туристів у шести вагонах. Також водії, які працюють за певним графіком протягом року.

Для обладнання, технічного обслуговування та ремонту туристичних поїздів у депо Берегове, крім наявної кількості працівників, пропонується залучати майстрів з ремонту техніки, цистерн та обслуговування запчастин.

Також будуть забезпечені засоби зв'язку та автоблокування, механізований персонал, логісти, персонал управління пасажирськими перевезеннями, квиткові каси та персонал охорони. Враховуючи 25 працівників офісу туристичної компанії, кількість працівників, які будуть обслуговувати «вузькоколіяку», становитиме 138 осіб.

Після розрахунку фонду оплати праці, необхідно вирахувати загальну суму відрахувань на соціальні заходи, яка становить 22% від суми фонду.

$$255,648 * 22 / 100 = 56\ 240 \text{ дол.}$$

Розрахунок амортизаційних відрахувань

Для визначення суми амортизаційних відрахувань, що входять до собівартості туристичних перевезень, спочатку необхідно розрахувати інвестиції та кому потрібно інвестувати в будівництво залізничної інфраструктури: розрахунок вартості залізничної колії з урахуванням шляхів сполучення, автоблокування, знаків зупинки. Дані визначено за показниками проектно-вишукувального інституту «Київдіпротранс» з урахуванням витрат, враховуючи будівництво нової вузькоколійки 1 км.

За даними конструкторського бюро ДНУЗТ витрати по цим показникам будуть становити 58880 дол.

Розрахунок амортизаційних відрахувань визначається виходячи з вартості окремих об'єктів інфраструктури, вагонів та з урахуванням їх амортизаційного терміну корисного використання (таблиця 3.1)

Матеріали, запчастини, паливо та ін. витрати на електрику для обслуговування, експлуатації та ремонту та інші визначаються у відсотках.

Розрахунок витрат на утримання, експлуатацію та ремонт туристичної залізничної компанії[26]

Найменування витрат	Величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Фонд заробітної плати	255,648	6,86
Відрахування на соціальні заходи	56,242	1,51
Амортизаційні відрахування	1 366,000	36,64
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	345,080	9,26
Вартість палива	43,800	1,17
Розрахунки з регіональною філією "Львівська залізниця"	209,800	5,63
Закупівля харчів та посуду	298,000	7,99
Ремонт офісу	13,000	0,35
Проживання туристів у готелях або апартаментах	829,440	22,25
Вартість екскурсій та автобусів	311,040	8,34
Разом	3 728,050	100,00

— для обслуговування верхньої будови колії:

$$2 \% 828 * 0,2 = 165,6 \text{ дол.};$$

— для обслуговування земляного полотна — $2 \% 488 * 0,2 = 97,68 \text{ дол.};$

— для обслуговування кабельних ліній — $2,5 \%$

$$128 * 0,25 = 32 \text{ дол.};$$

— для обслуговування зупиночних пунктів та будівель — $3 \% 13 * 0,3 = 3,89 \text{ дол.};$

— для обслуговування рухомого складу (вагонів, локомотивів та рейкомобілів) — 11%

$$418 * 0,11 = 45,98 \text{ тис. доларів США.}$$

$$\text{Разом } 165,6 + 97,6 + 32 + 3,9 + 45,98 = 345 \text{ тис. доларів}$$

Витрати на паливо для роботи рухомого складу:

Для обслуговування локомотивів кількість палива розраховується із добової витрати палива 35 літрів, кількість локомотивів - 5, вартість дизпалива - \$0,80 і річні дні обслуговування - 120

$$35 * 5 * 0,80 * 120 = 16\ 801 \text{ доларів.}$$

Для технічного обслуговування залізничного транспорту кількість палива розраховується з 20 літрів палива на добу, кількість вагонів – 5, вартість бензину - \$0,90 і річні дні обслуговування - 250

$$20 * 6 * 0,90 * 250 = 27\ 000 \text{ доларів.}$$

Загальні витрати на паливо за рік становлять 43,8 мільйона доларів.

Вартість надання додаткових послуг регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» протягом 1-го числа року (види ремонту та мийки залізничного транспорту) приймається за 7% від вартості вагона;

$$10490 * 0,07 = 209\ 801 \text{ доларів.}$$

2. Власні кошти туристичної компанії для виставлення рахунків постачальникам їжі, напоїв, посуду та води та ін. для доставки до буфетних візків або харчових візків. Ці витрати розраховані враховуючи, що на їжу та напої під час подорожі туристи витрачають у середньому 85 грн (або 3,4 USD) за день подорожі. З торговою націнкою 30% від вартості товару на одного туриста 2,6\$ на день.[26]

Для перевезення 34 550 туристів вартість товарів для харчування у вагонах-фуршетах та вагонах-ресторанах:

$$34\ 560 * 3 * 2,6 = 269\ 523 \text{ доларів.}$$

У цю суму входить посуд, серветки, рушники, спецодяг для офіціантів тощо. бармен, то загальна сума становить близько 297,8 тис. дол.

3. Туристична компанія за договорами з субпідрядниками за власний рахунок близько 13 000 доларів на рік потрібно для різних робіт з ремонту офісу.

4. Власні витрати туристичної фірми для розрахунків за надання послуг туристам з розміщення в готелях або апартаментах, включаючи сніданок, можуть бути розраховані в залежності від кількості туристів.

Вартість проживання в готелях 2-3 зірки або апартаментах зі сніданком - 12\$.

Триденний туристичний маршрут Берегове — Поляна — Свалява — Славське — Міжгір'я — Виноградів працює цілий рік 34 550 туристичних транспортних засобів і лише дві зупинки в готелях або квартири за ціною 12 дол. США, вартість життя:

$$3460 * 12 = \$829\ 441\ 000.$$

5. Власні витрати туристичної фірми після розрахунку

Тост з поїздок — 1,5\$ на день. та туристична оплата громадських автобусів - 1,5 дол.

При умові перевезення 34 550 туристів, вартість екскурсій та автобусів складатиме:

$$34\ 560 * 3 * 3 = 311\ 010 \text{ доларів.}$$

Аналізуючи дані таблиці 4, можна зробити висновок, що велика частка вартості припадає на амортизаційні відрахування — 36,64%. Впливати на цей показник майже неможливо, тому що це залежить від вартості будівництва вузькоколійки і кількості ТЗ, що експлуатуються на залізниці.

Другою складовою в оцінці витрат є собівартість. Оплачуване проживання в готелях та апартаментах Сніданок - 22,25%. Цей показник можна зменшити тільки частково. По-перше, можна вибрати оренду недорогих готелів або квартир для розміщення туристів. По-друге, можна не включати вартість сніданків. Збільшує вартість ваучера на проживання в готелях та апартаментах туристичний збір, але перераховані заходи не дають ефекту на загальні витрати туристів.

Третім найбільшим фактором витрат є витрати на матеріали, запчастини — 9,26%. Від цього безпосередньо залежить величина цих витрат. Четвертими, п'ятими та шостими за рейтингом є витрати на заробітну плату з урахуванням відрахувань на соціальні заходи (8,37 %), на екскурсії по визначним пам'ятним містам, оплата автобусів для перевезень (8,34 %) та витрати на закупівлю харчів і напоїв для забезпечення туристів під час подорожі (7,99 %). Інші витрати за

табл. 4 складають разом всього 7,15 %, що майже не впливають на загальну величину витрат з утримання, експлуатації та ремонту туристичної інфраструктури, рухомого складу та офісу залізничної компанії.[26]

Прибуток від туристичної компанії від організації визначається як різниця між доходом компанії - 3 738 528 дол. США та витратами:

$$П = 3738,528 - 3728,050 = 10\,479 \text{ доларів}$$

Водночас рентабельність туристичної діяльності компанії - 2,81%:

$$P = 10,479/3728,050 * 100 = 2,81\%.$$

Це дуже низька орендна плата для туризму. Більшість пояснюється значними інвестиціями

Можна рекомендувати такі заходи підвищення прибутковості подорожей:

1. Підвищення вартості квитка на маршрут Берегове — Поляна — Свалява — Славське — Міжгір'я — Виноградів до 2400 гривень, що дозволить мати рентабельність лише 7,7%, що призводить до втрати деяких потенційних клієнтів.

2. Збільшити кількість вагонів 2-го класу у туристичних поїздах до трьох і залучити додаткових туристів на вказаному вище маршруті. Розглянемо детальніше цей варіант оптимізації діяльності туристичної залізничної компанії.

Додатковий дохід від перевезення 13 500 туристів, вартість квитка 2400 грн. складатиметься з:

$$13500 * 2400 / 25 = 1292 \text{ доларів.}$$

Розрахунки величини зміни витрат по кожному елементу:

Зміна заробітної плати майже не помітна, оскільки додатково включені до явочного списку робітників лише 1 стюард з окладом 3 500 грн., 1 ремонтник вагонів з окладом 4 000 грн. та 1 екіпірувальник рухомого складу. Разом ці додаткові витрати за рік становлять 5,040 тис. дол. США. Відповідно, відрахування на соціальні заходи відрізняються.

Відповідно зміна відрахувань на соціальні заходи становлять 1,1 тис. дол. США, або 22 % від суми додаткової заробітної плати.

Сума додаткових амортизаційних відрахувань — 25 000 доларів (визначено на основі вартості 5 у США кількість вагонів (по 3500 грн.) і терміну повноважень 28 років).

Вартість технологічних матеріалів, запасних частин та електроенергії для технічного обслуговування та поточного ремонту вагонів розраховується у відсотках до вартості вагона і становить 0,3 тис. дол.

Додаткова вартість пального для перевезення додаткових вагонів визначалася відносно певних зборів, витрати палива на транспортування вагона \$8,7 тис. США.

Додаткова вартість планових видів ремонту та інших послуг за договорами з регіональною філією "Львівська залізниця" ПАТ "УЗ" орієнтовно складе — 30,0 тис. дол. США.

Продукти, харчування, проживання в готелях і каютах, екскурсійні витрати та додаткові витрати на користування автобусом визначалися прямо пропорційно кількості додаткових туристів – 13,5 тис. осіб та приватні витрати по кожному найменуванню.

При цьому новий прибуток компанії:

$5\,034\,528 - 3\,821\,819 = 1\,212\,709$ тис. дол., а рентабельність 31,73%, що є дуже позитивним результатом.

Зроблено висновок, що кількість вагонів потрібно збільшити. Структура туристичного поїзда значно сприяє прибутковості туристичної залізничної компанії.

3.3. Варіанти зниження обороту вантажних вагонів

Оновлення парку вантажних вагонів є інвестиційним проектом та, безпосередньо, передбачає значне і поступове вкладення коштів. Вирішувати проблеми допомагає такий чистий дисконтований дохід (ЧДД), який зможе

отримати АТ «УЗ» після реформування за різними варіантами. застосовуючи реформа з найбільшим чистим дисконтним доходом.

Формула нижче (3.1) може бути використана для визначення ЧДД:

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - Z_t) \cdot (1 - \frac{\gamma}{100}) + A_t \cdot \frac{\gamma}{100} - (K_t + Z_t^{\text{орг}} + Z_t^{\text{вк}})}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \max, \quad (3.1)$$

де D_t – річний дохід, що може отримати АТ «УЗ» від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування, грн;

Z_t – річні сумарні витрати АТ «УЗ» від усіх видів діяльності за різними варіантами реформування без амортизаційних відрахувань, грн;

γ – величина податку на прибуток, %;

A_t – амортизаційні відрахування;

K_t – річні інвестиції в оновлення парку вантажних вагонів за різними варіантами, грн;

$Z_t^{\text{орг}}$ – організаційні витрати на реформування;

$Z_t^{\text{вк}}$ – витрати на компенсацію, що пов'язані зі звільненням частини працівників; t – номер розрахункового року: $t = 0, 1, 2, 3, \dots, T$.

Ставка дисконтування, яка використовується у формулі (3.4), має бути відповідною до концепції прогнозування грошових потоків. Дохід D_t який визначається як сума річного доходу, отриманого АТ «УЗ» за договорами перевезення з вантажовласниками. У вартість включені всі платежі і ПАТ «УЗ» буде платити згідно з договорами. На рис. зображено обробку вантажного вагона протягом усього його життєвого циклу (рис. 3.3) [27].

Робота вантажного вагона починається з його підготовки. Ці операції відбуваються на спеціальних навчальних пунктах. Порожні вагони під навантаження (ППВ). Для будь-якого навантаження є ППВ з різними технологічними прийомами обробки.

Тобто, на пункт відправляється порожній підготовлений вагон, укладений на промисловій або залізничні колії Укрзалізниці. Вагон перевіряється в ПКТО

під час вантажного рейсу або на ПТО, де це може допомогти у поточному ремонті після того, як відчіпний вантаж буде доставлено замовнику, порожній вагон проходить технічний огляд та поточний ремонт при необхідності відправляється пізніше. На цьому передача вагона завершилася і все продовжується та повторюється кілька разів на рік. Крім згаданих вище циклів, певний періодично доставляють у вагонні депо або на заводи для ремонту. У відповідності з таким циклом накреслена схема (рис. 3.3)

Для всіх вагонів встановлена плата за нитку графіка, яка включатиме витрати на утримання інфраструктури та її розвиток, на проведення технічного огляду вагонів і їх поточного ремонту. Ці витрати встановлюються для середньостатистичного вантажного вагона. Для окремих вагонів додатково враховуються витрати на проведення поточного ремонту з відчепленням. Частково універсальні вагони проходять підготовку на ППВ за окрему оплату. За навантаження та розвантаження вагона встановлено плату, яка також включає витрати за підсилку вагона на спеціалізовані колії та додаткові послуги. Витрати на ремонт може оплачувати як власник рухомого складу, так і орендатор, залежно від умов договору [27].

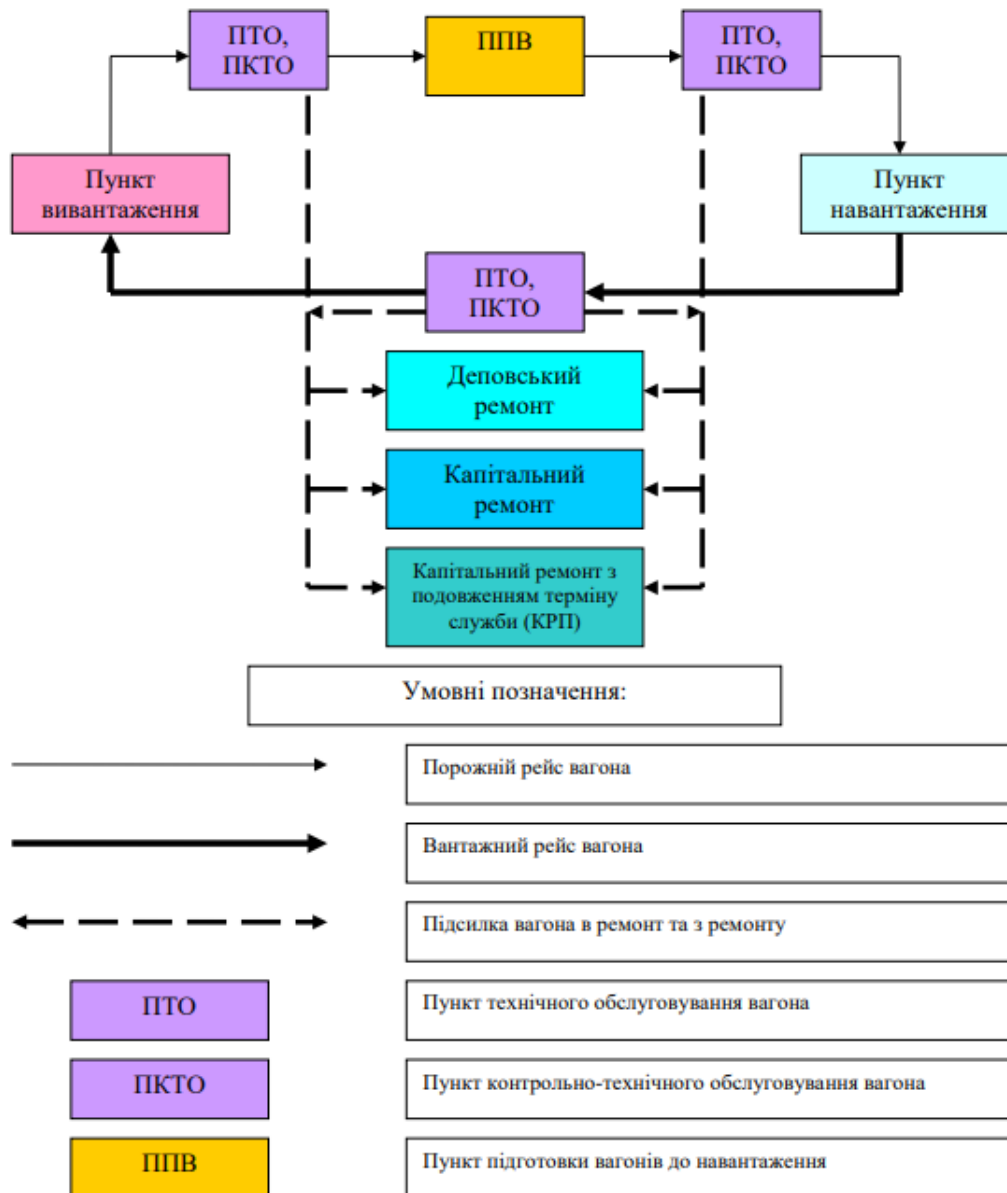


Рис. 3.3. Схема роботи вантажного вагона та його обслуговування й ремонту за період життєвого циклу. Джерело: [27]

Витрати на доставку вантажу, експлуатацію вагона, техогляд і будь-який поточний і плановий ремонт протягом року складається з двох частин:

ВЕ - витрати, пов'язані з доставкою вантажу, експлуатацією вагонів, їх технічним оглядом та поточним ремонтом, грн.;

ВР - Вартість планового ремонту всіх типів вантажних вагонів, грн.

Математичне значення вказаних величин наведено у формулах (3.2) і (3.3), а формула загальної вартості витрат АТ «УЗ» в формулі (3.4).

$$BE = (\text{ПНГ1} + \text{ПНГ2} + \text{РВ} + \text{ПН} + \text{ПРОз} + \text{ППВ}) \quad (3.2)$$

$$BP = (pdr + pv) + (pkr + pv) + (pkvr + pv) \quad (3.3.)$$

$$Z_t = \sum_{t=0}^T (\text{ППН1} + \text{ПНГ2} + \text{РВ} + \text{ПН} + \text{ПРОз} + \text{ППВ}) + \\ + (pdr + pv) + (pkr + pv) + (pkvr + pv) + \text{ВВК} + \text{ОП} + \text{ІВ} \quad (3.4)$$

де ПНГ1 – плата за нитку графіка у вантажному русі, грн;

ПНГ2 – плата за нитку графіка у порожньому русі, грн;

РВ – плата за ремонт вагонів з відчепленням, грн;

ПН – плата за навантаження вагонів, грн;

ПРОз – плата за розвантаження вагонів, грн;

ППВ – плата за підготовку вагонів до навантаження, грн;

pdr – плата за деповський ремонт вагонів, грн;

pkv – плата за КРВ, грн;

pkvr – плата за капітальний ремонт вагонів з подовженням терміну служби,

грн;

pv – плата за підсилку вагонів у ремонт та з ремонту, грн.;

ВВК – річні власні витрати АТ «УЗ», грн;

ОП – сумарна річна орендна плата за використання вагонів чужої власності, грн;

ІВ – інші витрати АТ «УЗ», грн.

Значний вплив на величину прибутку підприємства, що займається перевезенням вантажів, має оборот вантажних вагонів, оскільки зменшення його терміну потребує для перевезення меншої кількості орендованих вагонів при однаковому доході [27].

Припустимо, АТ «УЗ» шукає різні варіанти організації бізнесу власного і орендованого автопарку і отримує однаковий дохід. Тоді вантажообіг і вагонообіг будуть змінюватися то в один, то в інший бік. Зручно задати оптимальну кількість вагонів, якими керуватиме АТ.

Необхідна кількість вагонів у парку АТ «УЗ» може бути визначена в кожному конкретному випадку (залежить від середньої вантажопідйомності

вагона, від річної кількості перевезених вантажів, від середньорічної кількості продажів транспортних засобів і коефіцієнту зміни обороту вагона α (3.5):

$$ПВ = \frac{КПВ*ОВ*\alpha}{365*ВПВ} \quad (3.5)$$

де ПВ – парк вантажних вагонів АТ «УЗ», який складається з власних та орендованих вагонів, од.;

КПВ – запланована для перевезень річна кількість вантажів, т;

ОВ – оборот вагона, доба. ВПВ – вантажомісткість вагона, т

Якщо дослідити формулу (3.9), то виявимо, що кількість автомобілів у парку становить АТ «УЗ» прямо пропорційну величину річному обсягу запланованих перевезень. Навантаження, швидкість вагона та коефіцієнт зміни обороту вагона α і зворотно пропорційно вантажопідйомності вагона, діє для всіх варіантів транспортування.

Нами було зроблено припущення, що в усіх варіантах перевезення вантажів дохід є величина постійна. У такому разі і витрати на перевезення вантажів у частині плати за нитку графіка, ремонт вагонів з відчепленням, навантаження та розвантаження вантажів і підготовку вагонів під навантаження є також величиною постійною для порівнюваних варіантів. Змінюються тільки витрати на планові види ремонту та орендну плату, оскільки змінюється кількість вагонів у парку АТ «УЗ» за рахунок зміни величини обороту вагона [27].

Формула для порівняння витрат на можливі зміни величини обігу вагона (3.6):

$$Z_t = \sum_{t=0}^T (ППН1 + ПНГ2 + РВ + ПН + ПРоз + ППВ) + (pdr+pv) + (pkr + pv) + (pkvr+pv)*\alpha + ВВК+ОП*\alpha + ІВ \quad (3.6)$$

Після виконання розрахунків за формулами за кожним розрахунковим роком значення Z_t підставляється у формулу (3.4) для визначення чистого

дисконтного доходу за умови різних технологій перевізного процесу та в залежності від кількості РС в парку АТ «УЗ».

Дослідження обробки вантажних вагонів показали, що його вартість знизилася з року в рік, незважаючи на зусилля АТ «УЗ». В основному це сталося завдяки збільшенню терміну простою вагона на технічних станціях та під вантажними операціями при поступовому збільшенні дільничної швидкості вантажних поїздів.

Враховуючи дані вище, запропоновано шляхи подальшого прискорення обігу вагону:

- скорочення навантаженого рейсу вагону шляхом усунення нераціональних перевезень;
- скорочення порожнього пробігу вагону;
- комплексна механізація навантажувально-розвантажувальних робіт і скорочення простою вагонів під вантажними операціями;
- підвищення швидкості руху вантажних поїздів;
- скорочення їх простоїв на станції;
- вдосконалення планів формування поїздів, графіків руху поїздів, маршрутизації перевезень.[27]

ВИСНОВКИ

Кафедра ОАРП				НАУ 22 26 99 002 ПЗ				
Виконав	Красикова П.С.			ВИСНОВКИ	Літера	Арк.	Аркушів	
Керівник	Трюхан О.М.					Д	79	3
Консульт.	Трюхан О.М.				275 МТ-203М			
Н.контроль	Герасименко І.М.							
Зав. каф.	Разумова К.М.							

Залізничний транспорт — одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це пов'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

АТ «Укрзалізниця» для найбільш вдалого функціонування розмежувалася на шість філій: Львівська, Одеська, Придніпровська, Південно-Західна, Південна та Донецька.

Українська залізниця донедавна задовольняла потреби бізнесу та населення у перевезеннях. Це досягнуто насамперед завдяки технічному надлишку, створеному ще за часів СРСР за рахунок державного бюджетного фінансування. За останні 25+ років капітальні вкладення в оновлення основних фондів здійснюються тільки за рахунок власних коштів залізниць; це не дозволяє забезпечити навіть нормальне відтворення основних фондів, особливо їх активної частини - вагонів. . Сьогодні технічні можливості залізниці фактично вичерпані. Існує ризик того, що залізничний транспорт у майбутньому не зможе задовольнити транспортні потреби української економіки.

Підвищення якості пасажирських перевезень у системі міського транспорту є одним із найважливіших напрямків, поставлених перед потребами суспільства в галузі транспорту. Якість послуг, які надає міський пасажирський транспорт, визначає стандарти життя мешканців країни. Досягнення певного рівня перевезення пасажирів призводить до збільшення їхнього вільного часу за рахунок зменшення витрат часу на пересування та сприятливо впливає на участь населення у всіх сферах суспільного життя країни.

При організації транспортного обслуговування якість одна із основних критеріїв формування параметрів перевезення. Управління якістю транспортного обслуговування передбачає визначення відповідних вимог до параметрів технологічного процесу перевезень пасажирів. При цьому невирішеними залишаються питання розробки показників для оцінки якості перевезень та методів його планування.

Було проведено аналіз показника якості як на пасажирському, так і на вантажному транспорті. Даний показник не займає лідируючі позиції, в цілому, на підприємстві, але в перспективі відсоток надання послуг повинен значно зрости як в кількісному, так і в якісному плані.

Було запропоновано введення туристичного маршруту для тих, хто хоче відпочити від шумних міст, пилу та бруду – на Закарпаття. Був розрахований потенційний прибуток та собівартість по кожному із категорій витрат.

Щодо вантажних перевезень, то в роботі запропоновано варіанти зниження обороту вантажних вагонів. Було розглянуто схему обробки вантажного вагона протягом усього його життєвого циклу. Після виконання було зроблено висновки, як же можна виконати задану ціль. Зокрема, скорочення порожнього пробігу вагону, підвищення швидкості руху вантажних поїздів і скорочення їх простоїв на станції допоможуть знизити обороти вантажних вагонів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Гуріна М. Транспортна система України //Вісник податкової служби України. — 2002. — № 42. — С. 46-50
2. Давидяк Т. Залізничний транспорт; реалії та перспективи //Голос України. — 2005. — 11 серпня. — С. 12
3. Ейтутіс Г. Реформування залізничного транспорту України — один із можливих шляхів підвищення ефективності його функціонування в сучасних економічних умовах //Економіст. — 2008. — № 5. — С. 39-41
4. Корнієнко П. Нормативно-правове регулювання залізничного транспорту в Україні (друга половина ХІХ століття) //Віче. — 2007. — № 16. — С. 14-15.
5. Укрзалізниця запустила власний мобільний додаток! - [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://lowcostavia.com.ua/ukrzaliznytsya-zapustyla-vlasnyj-mobilnyj-dodatok/>
6. Лоза С. П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України/ С. П. Лоза //Актуальні проблеми економіки. — 2006. — № 11. — С. 22 — 38.
7. Олійник В. Головна транспортна система України //Охорона праці. — 2001. — № 8. — С.13-15
8. Чеховська М. Сутність та принципи корпоративного управління в системі залізничного транспорту України //Економіст. — 2007. — № 6. — С. 66-68.
9. Широкова О. Обґрунтування створення ефективної організаційної структури залізничного транспорту України //Економіст. — 2008. — № 5. — С. 42-44
10. Офіційний сайт Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <https://uz.gov.ua/>

11. Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». [Електронний ресурс].– Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/go/4442-17>
12. Бараш Ю. С. Обґрунтування оптимальної моделі управління залізничним транспортом // Залізничний транспорт України, 2005. - №9 – С. 208-213.
13. Дикань В. Л. Особливості реформування Національної транспортної системи, Дикань В. Л., Єлагіна О. М., // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2002. № 1. С. 17-21.
14. Єлагін Ю. В. Реформування залізничної галузі: Визначення організаційної структури управління та її вплив на конкурентоспроможність // Вісник економіки транспорту і промисловості, 2009. №26 с.22-25.
15. Ейтутіс Г. Д. Міжнародний досвід і практика реформування залізничного транспорту / Ейтутіс Г. Д. Кривошипін О. М., Мукмінова Т. А. //Залізничний транспорт України. – 2007. №2 – С. 31-35.
16. Обруч Г.В. Забезпечення розвитку потенціалу конкурентоспроможності вагонобудівних підприємств України: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 // Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2017. 265 с.
17. Проблеми та основні напрямки реформування залізничного транспорту України/ Ю. М. Цветов, М. В. Макаренко та ін. К. КУЕТТ, 2007. – 222 с.
18. Реформи залізничного транспорту. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/reformizaliznichnogo-transportu.html>
19. Стратегія ПАТ "Укрзалізниця. - [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/documents/strate_giya/
20. Колодійчук В. А. Інтегральна оцінка економічної ефективності регіональних логістичних систем підприємств / В.А. Колодійчук – Регіональна економіка, 2016. – №2. – С. 20-21.

21. Пояснювальні записки щодо виконання показників фінансової діяльності ПАТ «Укрзалізниця» за 2015-2017 роки / Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.uz.gov.ua/>
22. Офіційний сайт центра транспортної логістики ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – URL: <http://uz-cargo.com/common.html>
23. Рєпова М. Л. Економетрика / М.Л. Рєпова: Архангельск. Арханг. Гос. Универстет, 2010. – 32 с.
24. Проект консолідованого фінансового плану ПАТ «Укрзалізниця» на 2019 рік / Офіційний сайт ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс]. – URL: <https://www.uz.gov.ua/>
25. Kuznetsov, V.H. Pshinko, P.O. Klimenko, I.V. Humeniuk, A.V. and Zahorulko, S.M. (2015), "Prospects for Ukrainian railway tourism development on Transcarpathian narrowgauge lines", Nauka ta prohres transportu Science and Transport Progress, vol. 4 (58), pp. 23—33.
26. РОЗРАХУНОК ВИТРАТ ТА ПРИБУТКУ НА УТРИМАННЯ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ЛІНІЇ» [Електронний ресурс]. – URL: http://www.investplan.com.ua/pdf/11_2016/11.pdf
27. Пшінько, О. М. Управління вантажними вагонами компанійоператорів в умовах реформування залізничного транспорту України : монографія / О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк ; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д. : Акцент ПП, 2015. — 147 с.