

висока якість продукції й послуг при одночасному зниженні їх собівартості. Основний показник, що визначає рівень продуктивності в рамках даного методу тарифоутворення – індекс ефективності операційних видатків (ефективність операційних видатків - це величина видатків, що доводиться на одиницю перевезеного вантажу чи пасажера).

Таким чином, необхідно як на державному, так і на регіональному рівні прийняти рішення щодо випробування нового методу тарифоутворення. Надалі методика RAB повинна максимально враховувати інтереси всіх економічних агентів, бути детально пророблена й забезпечувати збалансованість прийнятих рішень, враховуючи обмеження й можливості її застосування в реальних умовах господарювання. Всебічне дотримання й облік цих вимог і факторів, які були розглянуті вище, уможливило успішне застосування RAB - регулювання в вирішенні завдання – підвищення продуктивності в секторі транспортної інфраструктури.

УДК 658.5:339.13

ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ СТРАХУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Стещенко О.Д., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Страховий ринок під впливом ринкових факторів впроваджує новачки в наданні страхових послуг, внаслідок чого повинна вдосконалюватись і система його регулювання. Найактуальнішим це є для природних монополій, галузей з підвищеним рівнем ризиків (транспортний комплекс та зв'язок, вугільна, нафтогазовидобувна промисловість тощо).

Страховання на залізничному транспорті повинно розглядатися як сукупність форм, видів та методів захисту особових й майнових інтересів, що забезпечують економічну безпеку і стабільний розвиток всіх структурних підрозділів залізниці. Цей напрямок є важливим в сучасних умовах господарювання, оскільки при компенсації збитків з боку страховиків, зменшуються витрати перевізника та удосконалюється транспортний процес.

На сьогодні це страхування займає незначну частину страхового ринку, через те, що залізничні перевезення надаються найбільшим державним підприємством-монополістом. І, відповідно, замовником страхових послуг є держава, а придбання їх здійснюється як державна закупівля в порядку, встановленому Законом України "Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти". Процес формування страхових відносин

між страховиками та перевізниками суттєво ускладнюється через відбір страхових організацій та асортименту страхових послуг на тендерній основі, що, в свою чергу, передбачає проведення конкурентного уточнення учасників з метою визначення переможця торгів (тендера) згідно з встановленими процедурами.

У процесі дослідження були відокремлені наступні проблеми розвитку страхування на залізничному транспорті:

- недосконалість законодавчої бази. Обов'язкове страхування на залізничному транспорті здійснюється тільки під час перевезення пасажирів (страхування від нещасних випадків на транспорті) та небезпечних вантажів (обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів), що зумовлює занадто обмежений вибір видів страхування;

- незначне інформаційне ознайомлення учасників залізничного транспорту про відповідні страхові послуги, їх вартість і обсяг страхових гарантій, а також про надійність страхових компаній;

- недовіра до інституту страхування в цілому;

- низький рівень страхової освіченості вітчизняного вантажовласника, що виявляється в його надмірних сподіваннях на відповідальність перевізника. Багато вантажовласників вважають, що у перевізника застрахована його відповідальність, тому збиток у будь-якому разі буде відшкодований. Але є ризики, які страхування відповідальності перевізника не покриває.

Отже, страхування на залізничному транспорті має уривчастий характер без дієвого страхового механізму, який би надійно захищав його економічні інтереси. Тому потрібно впроваджувати перспективні дії, щодо поліпшення партнерських відносин між підприємствами Укрзалізниці та страховиками, а саме:

- оптимізація визначення страхових тарифів та їх зниження при пролонгації договорів страхування за якими не відбулись надзвичайні події;

- чітке відокремлення страхових випадків;

- встановлення на законодавчому рівні переліку документів, які надаються страховику для отримання страхової виплати, а також терміну, протягом якого такі документи повинні бути розглянуті при здійсненні страхування у сфері залізничних перевезень;

- організація як безпосередньої співпраці зі страховими компаніями, так і співробітництва з транспортно-експедиторськими компаніями, які встановлюють договірні відносини зі страховиками, а залізничний транспорт виступає складовою логістичного ланцюга;

– створення єдиної страхової бази вантажоперевезень на залізницях та введення стандарту вимог вантажоперевізника до страхування вантажоперевезень;

– обов'язкове особисте страхування пасажирів на залізничному транспорті повинно стати страхуванням відповідальності залізничного перевізника за спричинення шкоди життю і здоров'ю пасажирів при здійсненні перевезення залізничним транспортом, і проводитися за рахунок перевізника, тоді як нині воно здійснюється за їх рахунок.

УДК 656.025.2 (477)

АНАЛІЗ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ (НА ПРИКЛАДІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ)

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Рівень розвитку транспортної системи держави – один з найважливіших ознак її технологічного прогресу і цивілізованості. Потреба в високорозвиненій транспортній системі ще більше посилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України в світове співтовариство і заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Транспортна система України включає всі види транспорту і здатна щорічно забезпечувати перевезення більше 3,1 млрд. пасажирів. Найбільш розвиненим в Україні є залізничний транспорт. Щоденно тисячі людей здійснюють поїздки у дальньому, місцевому і приміському сполученні на залізничному транспорті. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Кількість пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом, відносно незначна – 4,5 – 6 % загального обсягу перевезень, тоді як обсяг транспортної роботи складає 40-52 % загального обсягу пасажирообороту.

Комплекс послуг, що надаються залізничниками пасажирам, з одного боку створюють сприятливі передумови для праці, відпочинку, лікування, навчання і т.д., що в результаті впливає на продуктивність праці робітників, підвищує культурний рівень та якість життя населення. З іншого боку, збільшуючи перелік послуг, залізничний транспорт забезпечує зростання доходів від пасажирських перевезень за рахунок підвищення якості перевезень, залучення додаткових клієнтів.

Починаючи з 2005 року до 2011 року обсяги перевезень на транспорті в загальному і на залізничному

транспорті постійно зменшувалися. Це явище було мало довгий характер. Починаючи з 1990 року обсяги перевезень вантажів та пасажирів на всіх видах транспорту зменшилися у 3-5 разів. Це було пов'язано з глибокою економічною кризою в усіх країнах СНД та безпосередньо в Україні.

У 2011 та 2012 роках спостерігалось незначне перевезення пасажирів, але це зростання було короткостроковим. Вже у 2013 році перевезення пасажирів скоротилося і це падіння продовжується і по цей час. Безумовно у цього процесу є об'єктивні причини. Більшість населення оцінюють залізничний транспорт по враженням від спілкування, зустрічей з провідником, білетним касиром, працівником вокзалу. А від цього, як добре відомо, залежать конкурентні відносини з іншими видами транспорту.

Господарство пасажирських залізничних перевезень – це складна багаторівнева система, яка складається з великої кількості часто не зв'язаних в одному рівні ланок. Кожна ланка виконує свою функцію. Кінцевий результат діяльності залежить від діяльності кожної ланки системи. Це, напевно, найрізноманітніше і багаточисельне господарство на залізничному транспорті. З 63 тис. працівників господарства біля 24 тис. складають провідники, більш ніж 2,5 тис. – білетні касири. Слід згадати й про 3 тис. провідників приміського сполучення.

Інтенсивний розвиток пасажирських перевезень потребує уваги до всіх ланок процесу перевезень. Важливо розуміти, що розвиток залізничного транспорту України призводить не лише до збільшення об'ємів перевезень, зростають вимоги до якості обслуговування, для задоволення яких на позакласних та вокзалах 1-го класу для покращення обслуговування і надання комплексних послуг пасажирам створено 38 сервіс-центрів.

За даними офіційного сайту Укрзалізниці у пасажирських поїздах формування України пасажирам надаються наступні основні послуги: надання у користування комплексу постільних речей; реалізація чаю, кави, соків та інших напоїв; реалізація штучних товарів у тарі і упаковці; реалізація друкованої продукції; користування холодильником, СВЧ – піччю; трансляція аудіо-, відео програм; оформлення начальника поїзда (у окремих випадках) проїзду пасажирів та перевезення їх надлишкової поклажі; оформлення начальником поїзда послуги перевезення по території України «експрес-передач». Інформацію про повний перелік послуг і їх вартість пасажири можуть довідатись безпосередньо у провідника вагону або начальника поїзду.

Для створення більш зручних умов проїзду залізницями України у складі окремих поїздів передбачено “чоловічі” та “жіночі” купе. Відтепер таким купе можливо скористатись при проїзді такими поїздами: поїздом № 63/64 “Харків – Київ” Південної залізниці, вагон № 7; поїздом № 91/92