


Державний університет інфраструктури та технологій  
Київський інститут залізничного транспорту  
Факультет «Управління залізничним транспортом»  
Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Завідувач кафедри ТТУПШ,  
к.т.н., доцент

 Р. С. Щербина

«11» червня 2021 року

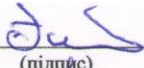
## Пояснювальна записка

до кваліфікаційної (бакалаврської) роботи освінього  
ступеня «Бакалавр»


на тему Реорганізування господарства приміських перевезень

Виконав: студент 3 курсу, групи ТТ (Зі скороченим  
терміном навчання)

ОПП «Транспортні технології (на залізничному  
транспорті)»

 Форманов М. В.  
(підпис) (прізвище та ініціали)

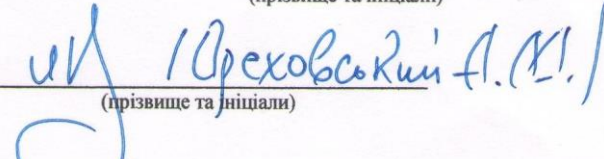
**Науковий керівник**

 Самсонкін В. М.  
(підпис) (прізвище та ініціали)

**Нормоконтроль**

 Бурдигенко Ю. А.  
(підпис) (прізвище та ініціали)

**Рецензент**

 Орловський А. К.  
(прізвище та ініціали)

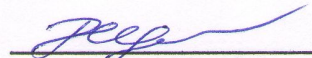
Київ – 2021

Державний університет інфраструктури та технологій  
Київський інститут залізничного транспорту  
Факультет «Управління залізничним транспортом»

Кафедра «Технологій транспорту та управління процесами перевезень»  
Освітній ступінь «Бакалавр»  
Галузь знань 27 «Транспорт»  
Освітньо-професійна програма «Транспортні технології (на залізничному транспорті)»

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**

в.о. завідувача кафедри ТТУП,  
к.т.н., доцент

 Р. С. Щербина  
(підпис)

«01» березня 2021 року

**ЗАВДАННЯ  
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ (БАКАЛАВРСЬКУ) РОБОТУ**

студента Горюван Михайло Васильович  
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Реорганізація господарств приміських перевезень  
РФ «Південно-Західна залізниця»

науковий керівник ф.и.т., професор Самсонів В.М.  
(ПІБ, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом Державного університету інфраструктури та технологій  
від «26» лютого 2021 року № 09.2-05-123/с

2. Строк подання студентом роботи «11» червня 2021 року

3. Вихідні дані до роботи: Технологічний процес ПКВЧ-1, Жосерова  
Інструкція провісання, Обсяги пасажирських перевезень

4. Зміст пояснювальної записки (назва розділів основного змісту роботи):

Вступ

Розділ 1. Технологія роботи резерву провісання пасажирської компанії  
АТ «Українська залізниця» (ПКВЧ-1).

Розділ 2. Огляд діяльності пасажирських приміських залізничних компаній.

Розділ 3. Деякі аспекти організації приміської залізничної компанії в  
Україні.

Розділ 4. Охорона праці на найвразливішому середовищі.

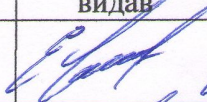
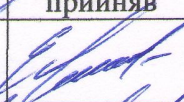

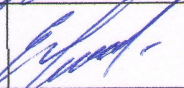
Заключний висновок

Список використаних джерел.

**5. Перелік графічного матеріалу в паперовому вигляді.**

Не передбачено

**6. Консультанти розділів роботи.**

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
Охорона навколишнього середовища	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		
Охорона праці	к.і.н., доцент Сорочинська О.Л.		

**7. Дата видачі завдання:** «01» березня 2021 року.



## ЗМІСТ

	<b>ВСТУП.....</b>	<b>7</b>
<b>1</b>	<b>ТЕХНОЛОГІЯ РОБОТИ РЕЗЕРВУ ПРОВІДНИКІВ ПАСАЖИРСЬКОЇ КОМПАНІЇ АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» (ПК ВЧ-1).....</b>	<b>9</b>
1.1	Загальні відомості про ПК ВЧ-1 станції Київ-Пасажирський.....	9
1.2	Схеми підпорядкування та обов'язки працівників резерву провідників.....	10
1.3	Організація роботи поїзних бригад.....	26
	Висновки до розділу 1.....	41
<b>2</b>	<b>ОГЛЯД ДІЯЛЬНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ.....</b>	<b>42</b>
2.1	Організація діяльності приміської пасажирської залізничної компанії у Російській Федерації.....	42
2.1.1	Центральна приміська пасажирська компанія.....	42
2.2.2	Свердловська приміська залізнична компанія.....	47
2.2	Приміські залізничні компанії у Польщі.....	54
2.3	Західно-європейський досвід організації приміських перевезень.....	56
2.4	Організація та фінансування приміських перевезень.....	58
	Висновки до розділу 2.....	66
<b>3</b>	<b>ДЕЯКІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОМПАНІЇ В УКРАЇНІ.....</b>	<b>67</b>
3.1	Основні положення реформування пасажирського комплексу залізничного транспорту України.....	67
3.2	Реформа приміських пасажирських залізничних перевезень і розвиток регіонів .....	77

	6
3.3	Опис сучасного стану та проблематика..... 82
3.4	Принципи державно-приватного партнерства..... 86
	Висновки до розділу 3..... 95
<b>4</b>	<b>ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА..... 96</b>
4.1	Режим праці та відпочинку працівників резерву провідників..... 96
4.2	Положення про безпеку праці у ПК ВЧ-1 АТ «Українська залізниця»..... 98
4.3	Природоохоронна діяльність у Виробничому підрозділі «Вагонна дільниця станції Київ – Пасажирський»..... 103
	Висновки до розділу 4..... 111
	<b>ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК..... 112</b>
	<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..... 117</b>

## ВСТУП

Залізничний транспорт історично є глибоко інтегрованим в соціально-економічні процеси нашої держави. На залізничні перевезення припадає 85% усього вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) і близько 30% пасажирообороту, що свідчить про їх високу затребуваність. Частка пасажирообороту залишається стабільно високою.

В сучасних економічних умовах приміське залізничне сполучення має високу значимість у розвитку регіонів, забезпечуючи мобільність трудових ресурсів. Приміський залізничний транспорт оптимально підходить для швидкого переміщення великої кількості пасажирів, таким чином може впливати на схеми розвитку як мегаполісів, так і їх міст-сателітів. Приміські пасажирські перевезення є ефективним і найдешевшим видом транспортного сполучення, який поєднує міста на відносно невеликій відстані.

Високий попит на пасажирські залізничні перевезення обумовлений численними факторами, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов.

Приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на дорогах, забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо.

З економічної точки зору, забезпечення пасажирських приміських перевезень, за умови регулювання тарифної політики на державному рівні, не є комерційно-привабливим, тому що масовий попит на пасажирські приміські перевезення є по факту "соціальним" замовленням держави, спрямованим на забезпечення транспортної доступності та мобільності населення.

Більш того, приміський залізничний транспорт здатний забезпечувати суттєві фінансові вигоди від підвищення вартості майна в населених пунктах

через які проходить залізничне сполучення і більш якісних схем розвитку регіонів.

Деякі приміські залізничні системи, зокрема, європейські, досить успішно зіграли на ідеї збільшення вартості майна для запуску нових маршрутів, та як наслідок фінансування власних потреб для розвитку міст чи цілих регіонів.

Метою бакалаврської роботи є аналіз існуючого досвіду з реформування приміських пасажирських перевезень на залізницях розвинутих країн світу та пропозицій їх запровадження в Україні.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- проаналізувати проведення реформи організації пасажирських перевезень в Україні;
- проаналізувати та узагальнити існуючий досвід роботи Пасажирських компаній на залізницях розвинутих країн світу;
- проаналізувати Державно–приватне партнерство на залізничному транспорті;
- систематизувати існуючі шляхи підвищення ефективності роботи пасажирських приміських перевезень;
- виявити найбільш ефективний механізм для розвитку приміських пасажирських перевезень для виключення їх збитковості.

Структура і обсяг роботи кваліфікаційної роботи складається із вступу, 4 розділів, висновків, списку використаних джерел.

# 1 ТЕХНОЛОГІЯ РОБОТИ РЕЗЕРВУ ПРОВІДНИКІВ ПАСАЖИРСЬКОЇ КОМПАНІ АТ «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» (ПК ВЧ-1)

У даному розділі надана інформація про діяльність бази дослідницької практики.

## 1.1 Загальні відомості про ПК ВЧ-1 станції Київ-Пасажирський

Резерв провідників є цехом вагонної дільниці станції Київ – Пасажирський (далі ПКВЧ-1) та забезпечує виконання заходів, спрямованих на забезпечення безпеки перевезень пасажирів, підвищення продуктивності праці та рентабельності вагонної дільниці.

Основними завданнями є надання послуг з перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні; надання послуг з навантаження та вивантаження багажу, вантажобагажу та пошти, зберігання та складування вантажобагажу, багажу та ручної поклажі пасажирів; утримання, експлуатація, модернізація, деповський, капітальний, поточний та інші види ремонту, технічне обслуговування залізничного рухомого складу (всі види вагонів, які курсують пасажирськими поїздами) і технічних засобів, що експлуатуються на залізничному транспорті.

Працівники резерву провідників здійснюють:

1. Контроль за якістю підготовки складів пасажирських поїздів в рейс, забезпечують безпеку руху поїздів, належні санітарно-гігієнічні умови та рівень високої якості сервісного обслуговування пасажирів при їх перевезенні;
2. Забезпечують утримання та справний стан обладнання пасажирських вагонів, сервісне обслуговування пасажирів на шляху прямування;

3. Інструктора резерву провідників проводять інструктажі поїзним бригадам перед рейсом:

- з охорони праці, пожежної безпеки;
- з електробезпеки і правил промислової санітарії;
- по забезпеченню безпеки руху поїздів;
- по діям поїзної бригади в аварійних ситуаціях;
- по дотриманню посадових інструкцій;
- по виконанню планових завдань.

4. Ознайомлюють з новими вказівками, наказами, розпорядженнями і телеграмами по колу посадових обов'язків.

5. Проводять технічне навчання та організацію перевірки знань працівниками поїзних бригад ПТЕ, з питань охорони праці пожежної безпеки та електробезпеки.

## **1.2 Схеми підпорядкування та обов'язки працівників резерву провідників**

До складу працівників резерву провідників входять:

- заступник начальника вагонної дільниці (з резерву провідників),
- начальник та інженери сектору технічного навчання та підготовки кадрів,
- начальник та інженер відділу по розгляду скарг, заяв пасажирів та перевірок пасажирських поїздів,
- інженер 2-ї категорії,
- техніки 1-ї категорії з формування поїзних бригад, з обліку робочого часу,
- техніки 1-ї категорії по звітності ПКНП,
- начальники поїздів,
- провідники пасажирських вагонів.

Начальники поїздів, провідники пасажирських вагонів поїзних бригад працюють на контрактній основі. Контракти зберігаються у відділі управління персоналом та соціальних питань ВЧК ПКВЧ-1.

Інструктори резерву провідників, інженерний склад, техніки в своїй роботі керуються вказівками і наказами Укрзалізниці, філії «Пасажирська компанія» та керівництвом ПКВЧ-1, своїми посадовими інструкціями.

*А. Заступник начальника вагонної дільниці (з резерву провідників)*

підпорядковується начальнику Вагонної дільниці. Обов'язки та функціональні завдання заступника начальника вагонної дільниці (з резерву провідників):

- організовує і контролює роботу резерву провідників;
- аналізує діяльність роботи резерву провідників з подальшими висновками щодо проблемних напрямків та вибором, на яких треба акцентувати зусилля;
- в установленій термін проводить розгляд листів, заяв та скарг пасажирів щодо роботи поїзних бригад та готує матеріали на оперативну нараду;
- приймає участь у оперативних нарадах;
- розроблює та узгоджує з керівником підприємства графік раптових перевірок на шляху прямування. Організовує їх виконання;
- ознайомлює інструкторів з наказами, розпорядженнями, телеграмами які надійшли від керівництва під розпис;
- керує інструкторами, інженерним складом резерву і техніками, начальниками поїздів, провідниками пасажирських вагонів;
- вживає заходи щодо підвищення продуктивності праці, зниження виробничих витрат;
- організовує роботу поїзних бригад відповідно до чинного трудового законодавства і дотримання норм режиму праці і відпочинку;
- проводить попередній розгляд випадків порушень трудової і

виробничої дисципліни, скарг пасажирів, а також актів фінансових і санітарно-епідеміологічних перевірок;

- здійснює систематичний контроль за підготовкою поїздів до рейсу і дотриманням технологічних процесів при обслуговуванні вагонів, правил та інструкцій з охорони праці, електробезпеки та пожежної безпеки, дотриманням правил виробничої санітарії, посадових інструкцій;

- контролює відвідування технічних занять провідниками пасажирських вагонів, начальниками поїздів, та здачу екзаменів;

- контролює виконання планових завдань сервісного обслуговування пасажирів в поїздах;

- контролює якість сервісного обслуговування пасажирів у поїздах;

- контролює дотримання працівниками резерву провідників норм з охорони праці, виробничої і трудової дисципліни, правил внутрішнього трудового розпорядку;

- контролює санітарно-технічний стан вагонів, забезпеченість їх з'ємним і не з'ємним інвентарем;

- контролює правильне та своєчасне оформлення первинних документів з обліку робочого часу, заробітної плати.

- надає пропозиції щодо заохочення працівників або притягнення до дисциплінарної відповідальності.

- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків, передбачених посадовою інструкцією;

- несе відповідальність за порушення законодавчих актів з охорони праці, пожежної безпеки, нормативних документів, розпоряджень і вказівок керівництва Вагонної дільниці та порушення трудової дисципліни і правил внутрішнього трудового розпорядку, за несвоєчасний розгляд актів, скарг та підготовки пакету документів на оперативну нараду.

В. *Інструктори резерву провідників* безпосередньо підпорядковуються заступнику начальника дільниці ( з резерву провідників). Функціональні завдання та обов'язки інструкторів резерву провідників:

- проводить інструктажі працівникам поїзних бригад з питань охорони праці, безпеки руху поїздів, дотримання графіка руху поїздів, пожежної безпеки, виробничої санітарії, обслуговування вагонів та додержання їх в справному стані;
- встановлює і своєчасно доводить до працівників виробничі завдання відповідно до затверджених планів підприємства;
- перевіряє оформлення технічної та службової документації, яка ведеться працівниками поїзної бригади;
- бере участь у розслідуванні недоліків, які допущено працівниками поїзних бригад та розробленні заходів щодо їх запобігання і усунення;
- контролює технологічний процес роботи працівників поїзних бригад, перевіряє підготовку складів потягів в рейс, проведення технічного обслуговування пасажирських вагонів (ТО-1, ТО-2);
- контролює дотримання норм з охорони праці, правил з безпеки руху, пожежної безпеки, виробничої санітарії;
- контролює усунення недоліків згідно із заявками працівників поїзних бригад на проведення ремонтів у вагонах;
- контролює усунення недоліків згідно з заявками начальників поїздів по приїзду з рейсів на проведення ремонту, забезпечення вагонів змінним інвентарем, постільною білизною та чайною продукцією відповідно до встановлених норм, заміні з'ємного інвентарю до відправлення складу поїзда у рейс або після прибуття;
- контролює дотримання репертуару програм радіо пунктів, і забезпеченість їх аудіо та відео носіями, розміщення реклами та друкарської інформації для пасажирів в поїздах, надає рекомендації про необхідність інформації для пасажирів у вагонах, дотриманню умов розміщення реклами в поїздах;

- проводить раптові перевірки і контроль за роботою поїзних бригад нашляху прямування згідно розпоряджень з обов'язковим записом у рейсовому журналі;
- приймає оперативну інформацію від начальників поїздів та передає по колу обов'язків;
- перевіряє екіпіровку, підготовку составів та поїзної бригади до рейсу;
- проводить профілактичну роботу по попередженню виробничого травматизму;
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків, передбачених посадовою інструкцією;
- по колу своїх обов'язків, несе відповідальність за профілактику правопорушень у безпосередньо підпорядкованих поїзних бригадах, за невиконання вимог нормативних актів з охорони праці та пожежної безпеки.

С. *Інженер з використання та обліку робочого часу* (далі – інженер) безпосередньо підпорядковується заступнику начальника вагонної дільниці (з резерву провідників). Функціональні завдання та обов'язки інженера резерву провідників:

- щоквартально розробляє графіки робіт поїзних бригад поїздів міжнародних, внутрішніх сполучень та причіпних вагонів та узгоджує їх з інженерами з нормування праці, керівниками профкомів, заступником та керівником дільниці. Ознайомлює всіх причетних;
- щоденно проводить звірку з заступником начальника по формуванню поїздів, одиночних вагонів «обладнаних», у тому числі вагонів, які знаходяться в парку відстою вагонів;
- складає графіки проведення ТО- 2 «вагонів»;
- організовує роботу підлеглих відповідно до встановлених норм обслуговування та чинного трудового законодавства і дотримання норм режиму праці і відпочинку;

- забезпечує підлеглих працівників необхідною технічною документацією та іншим необхідним для належного виконання виробничого процесу;
- забезпечує виконання телеграм та наказів про призначення додаткових поїздів;
- контролює роботу техніків, щодо обробки первинних документів з обліку робочого часу резерву провідників вагонів, перевіряє правильність заповнення маршрутів працівників пасажирського вагону;
- контролює своєчасне та правильне введення даних з обліку та використання робочого часу поїзних бригад в автоматизовану систему;
- контролює своєчасне проходження провідниками пасажирських вагонів та начальниками поїздів медичних оглядів, згідно із списками наданих відділом кадрів, та відсторонення від роботи за наказом відділу кадрів за підписом керівника підприємства, які своєчасно не пройшли медогляд;
- здійснює контроль за дотриманням графіка відпусток провідниками пасажирських вагонів та начальниками поїздів і своєчасним вводом інформації в базу даних по відпустках;
- контролює укомплектованість поїзних бригад відповідно до нормативів обслуговування пасажирських поїздів (вагонів) та електронних протоколів;
- здійснює контроль за веденням табеля обліку робочого часу, обліку виходу та часу відпочинку підлеглих працівників згідно розробленого та затвердженого графіка роботи;
- контролює кількість вироблених годин провідниками пасажирських вагонів та начальниками поїздів, не допускає напрацювання працівниками поїзних бригад понаднормових годин більше допустимих;
- контролює виконання посадових обов'язків техніків 1-ї категорії та 2-ї категорії;

- контролює відправку поїзних бригад в рейс, роботу провідників паркової охорони та провідників вагонів, які знаходяться під житлом з відповідною нормою обслуговування;

- виконує завдання заступника начальника (з резерву провідників);
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків, передбачених посадовою інструкцією.

Д. *Технік 1-ї категорії з використання та обліку робочого часу* безпосередньо підпорядковується інженеру резерву провідників. Функціональні завдання та обов'язки техника 1-ї категорії з використання та обліку робочого часу:

- ознайомлюється з графіком роботи бригад і наказів на добу;
- відкриває маршрути працівникам поїзних бригад, причіпної групи вагонів в рейс. Видає папку з маршрутами та встановленими поїзними документами начальнику поїзда або старшому провіднику причіпної групи вагонів;
- заповнює маршрут провідника пасажирського вагону (далі – маршрут) по напрямках на кожну поїздку впродовж облікового періоду;
- відправляє в рейс поїзні бригади згідно графіку роботи та нормативів обслуговування пасажирських поїздів;
- стежить за своєчасним проходженням провідниками та начальниками поїздів медичних оглядів згідно із списком, наданим відділом кадрів, не допускає до роботи провідників та начальників поїздів, що своєчасно не пройшли чергову перевірку з питань охорони праці, електро- та пожежної безпеки;
- проводить розрахунок маршрутів за рейс, згідно довідки;
- веде книгу обліку лікарняних листів;
- робить денний аналіз по відпрацьованій роботі;
- згідно наказу відділу кадрів при звільненні працівника техника 1-ї категорії проводить розрахунок та передає до бухгалтерії;

- заповнює, видає і приймає маршрути у начальників поїздів, вводить данні до автоматичної системи та надає їх до бухгалтерії для нарахування заробітної плати;
- видає маршрути згідно книги нарядів, де кожен провідник та начальник поїзду мають особисто поставити підпис за явку на роботу;
- після заповнення маршрутів (кожного рейсу) підтверджує факт поїздки особистим підписом та вказує своє прізвище;
- приймає оперативні накази по телефону або письмово і організовує роботу згідно отриманих наказів, вказівок, доповідає інженеру по обліку робочого часу, заступник начальника (з резерву провідників);
- особисто проводить перевірку явки провідників та начальників поїздів в рейс під підпис;
- перевіряє перед відправленням в рейс у провідників причіпних вагонів наявність санітарних книжок з перевіркою термінів проходження медичних оглядів, форменого одягу та посвідчень (особистого, з охорони праці, з пожежної безпеки, електробезпеки, у провідників хвостових вагонів – на право роботи в таких вагонах);
- проводить аналіз, приймає, заповнює та реєструє згідно з графіком роботи листки тимчасової непрацездатності працівників резерву провідників, сплачених за рахунок коштів фонду соціального страхування та вагонної дільниці і передає у відділ кадрів;
- вводить данні в автоматичну систему;
- робить відмітки в книгах обліку та в маршрутах про період щорічної відпустки;
- вводить данні в автоматичну систему про працівників поїзних бригад, що знаходяться у відпустці у зв'язку з вагітністю, пологами і для догляду за дитиною;
- контролює правильність оформлення маршрутів начальниками поїзних бригад і провідниками причіпних вагонів;

- контролює своєчасне надання відпусток працівників поїзних бригад згідно графіка;
- контролює наявність підпису начальника поїзда і провідників вагонів в маршрутному листі;
- здійснює підготовку поїзної документації та видає на поїзди міжнародного сполучення (іменні списки);
- виконує завдання інженера, заступник начальника (з резерву провідників) та інженера з організації та нормування праці.
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків, передбачених посадовою інструкцією, за допущення виправлень при оформленні маршрутних листів, за допуск до роботи провідників вагонів, що допустили прогули, що знятих з поїзної роботи за допущення порушень посадових обов'язків.

Е. *Технік 1-ї категорії по звітності* ПКНП безпосередньо підпорядковується інженеру з використання та обліку робочого часу. Технік 1-ї категорії резерву по звітності (далі – технік 1-ї категорії) зобов'язаний:

- видавати звіти за минулий день заступник начальника резерву, інженеру з обліку та використання робочого часу, економістам;
- звіряти по програмі АРМ «Експрес» кількість вагонів в потягах на відправлення в дану добу;
- приймати звіти ПКНП після перевірки та підпису інструктора та контролювати термін їх здачі, облік та збереження, здійснення технічного оформлення по програмі АРМ «Експрес» (кількість перевезених пасажирів в потязі, кількість виданої білизни, кількість виданих стаканів чаю);
- після перевірки звіту ПКНП про виконаний рейс всі дані заносяться у комп'ютер по програмі «Мальва»;
- після здачі останнього звіту та введення в програму «Мальва» дані за дану добу передаються на дорожній рівень статистичних даних у комп'ютерну мережу залізниці;

- у потягаг Київ-Москва № 6, 68, Київ-Варшава та інших, приймає звіти по кількості пасажирів, які перетинають державний кордон. Зберігає, веде облік та заносить у програму «ЛОТОС», та передає дані міжнародного сполучення у філію «Пасажирська компанія» та УЗ в електронному вигляді. На підставі щоденно складених відомостей обліку пасажирів складається щомісячний звіт по кількості пасажирів в кожному номері вагона окремо туди та зворотно та передаються у ЦРП;

- в кінці дня приймати від техніків з обліку та використання робочого часу дані по кількості відправлених потягів та вагонів, порушення в обслуговуванні вагонів провідниками, кількість провідників у рейсі, на відпочинку, неявка працівників, лікарняних. Явки начальників поїздів та бригад на наступну добу;

- систематизувати та заносити подані дані у комп'ютер та надавати довідки (денний аналіз за добу, денний аналіз кількості поїзних бригад за добу, явка бригад і начальників поїздів на наступну добу);

- передавати ці данні інженерам з організації та нормування праці, заступник начальника (зрезерву провідників), інженеру з обліку та використанню робочого часу;

- отримувати щоденно дані від оператора ст. Фастів в телефонному режимі про норму обслуговування регіональних поїздів, обробляти данні та заносити їх в комп'ютер в програму денний аналіз.

Ф. *Техник 2-ї категорії по прийому та видачі документів* безпосередньо підпорядковується інженеру з використання та обліку робочого часу. Функціональні завдання та обов'язки:

- вести прийом звітів від ПКНП з рейсів;
- контролювати прийом ЛУ-72 по кількості виданих бланків у книзі видачі бланків ЛУ- 72/УЗ начальникам поїздів під підпис;
- вести видачу бланків ЛУ-72 та інші звіти ПКНП під підпис;

- контролювати наявність безкоштовних білетів з особистим підписом та їх збереження;
- контролювати та готувати поїзну документацію на поїзди міжнародного сполучення (ІНУ-4).
- вести прийом документації з рейсів міжнародного сполучення;
- вести облік пасажиропотоку в міжнародних поїздах, в кінці місяця
- передавати по факсу в УЦОП та зберігати;
- готувати, та здійснювати контроль видачі дорожньої документації для ПКНП (рейсовий журнал, санітарний рейсовий журнал, книгу скарг і пропозицій, книгу обліку бланків ЛУ-72, журнал ремонту ВУ-8);
- контролювати здачу дорожньої документації після рейсу, перевіряти її наявність для зберігання;
- щоденно отримувати по факсу або телефону від операторів Вагонної дільниці план роботи на наступний день по формуванню поїздів, розносити по виконавцям, вести облік у книзі реєстрації;
- щоденно приймати накази і телеграми, реєструвати в журналі, заносити інженеру під особистий підпис з указаним часом їх отримання, розносити по нарядним цехам;
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків.

Г. *Начальник відділу по розгляду скарг, заяв пасажирів та перевірок пасажирських поїздів* підпорядковується безпосередньо заступнику начальника дільниці (з резерву провідників). Його обов'язки:

- забезпечувати облік актів перевірок поїздів, що надійшли до резерву провідників;
- готувати оперативну інформацію, щомісячні та річні аналізи поїзних бригад;
- щомісячно готувати списки на позбавлення преміальної оплати працівників поїзних бригад;

- вести діловодство, забезпечувати зберігання документації відправленої з резерву провідників;
- перевіряти правомірність пред'явлених іншими залізницями рахунків;
- здійснювати контроль за термінами розгляду актів;
- вносити до єдиної бази даних АС КПЗ інформацію про вжиті заходи за матеріалами перевірок поїздів;
- брати участь у роботі комісії по розгляду порушень трудової дисципліни.

Н. *Технік з обліку заяв та скарг* підпорядковується безпосередньо начальнику відділу. Його обов'язки:

- забезпечує облік заяв та скарг, що надійшли до резерву провідників;
- здійснює контроль за термінами розгляду звернень громадян, що надійшли до резерву провідників, наданням своєчасних відповідей, дотриманням вимог чинного законодавства при розгляді звернень громадян;
- готує оперативну інформацію, щомісячні та річні аналізи щодо отриманих скарг на роботу працівників поїзних бригад;
- бере участь в роботі комісії по розгляду порушень трудової дисципліни працівниками ПКВЧ-1, надходження скарг, а також заяв щодо зняття дисциплінарних стягнень;

І. *Начальник поїзда* підпорядковується безпосередньо заступнику начальника дільниці(з резерву провідників). Начальник поїзда є керівником і організатором роботи закріпленої поїзної бригади і координатором її роботи на шляху прямування. У своїй роботі він керується «Типовою посадовою інструкцією начальнику пасажирського поїзда». Начальник поїзда повинен:

- вживати заходів по колу своїх обов'язків за проходження руху пасажирського поїзда за розкладом із забезпеченням безпеки руху та пожежної безпеки;
- забезпечити високий рівень обслуговування пасажирів;

- проводити проїзд пасажирів в поїзді тільки за проїзними документами;
- контролювати правильне технічне обслуговування наявних у вагонах пристроїв згідно чинним технічним нормам і інструкціям;
- контролювати повноту надходження від пасажирів виручки за реалізацію платних послуг, її збереження та своєчасну здачу в пункті формування;
- забезпечувати збереження внутрішнього обладнання, знімного інвентарю в вагонах, особисту безпеку працівників поїзної бригади;
- контролювати виконання поїзної бригади обов'язків, покладених на неї інструкціями, правилами, керівними вказівками, наказами та розпорядженнями.
- отримувати перед відправленням у рейс поїзну документацію, знайомитися з розпорядженнями, що надійшли за час відпочинку;
- керувати колективом поїзної бригади (провідниками вагонів, поїзним електромеханіком);
- на шляху прямування поїзда контролює роботу провідників та технічний стан причепних вагонів формування інших підрозділів;
- організовувати роботу поїзної бригади згідно з установленими нормами обслуговування, трудового законодавства та забезпечувати дотримання режиму праці та відпочинку;
- проводити 1-й ступінь оперативного контролю за станом охорони праці;
- проводити технічні навчання з поїзною бригадою згідно плану;
- відсторонювати від роботи працівників поїзної бригади, які своєчасно не пройшли чергову перевірку знань з питань охорони праці, електро- та пожежної безпеки, ПТЕ;

- контролювати санітарно-технічний стан вагонів на шляху прямування, забезпечувати вагони знімним і незнімним інвентарем, а також збереження провідниками вагонів внутрішнього обладнання, знімного інвентарю у вагонах;
- проводити інструктажі поїзної бригади перед початком рейсу з питань охорони праці та пожежної безпеки, приймати звіти провідників вагонів по закінченню рейсу;
- забезпечувати впровадження передових методів обслуговування пасажирів, підвищення рівня технічних та економічних знань провідників вагонів та посилення відповідальності за безпеку руху поїздів;
- приймати участь в розборах по випадках допущення порушень з боку провідників вагонів і за скаргами, що надходять на адресу поїзної бригади;
- контролювати правильне розміщення пасажирів в поїзді згідно проїзним документам, а також провезення пасажирями ручної поклажі та багажу за встановленими нормами;
- контролювати дотримання правил техніки безпеки охорони праці, виробничої та трудової дисципліни працівниками поїзної бригади, виконання ними своїх посадових обов'язків;
- своєчасне та вірне заповнення провідниками бланків ЛУ-72, ведення журналу прийомки, здачі та технічного устаткування вагона (форма ВУ-8);
- давати пропозиції для заохочення працівників бригади або накладення стягнень на порушників трудової і виробничої дисципліни;
- здійснювати операції спільно з прикордонно-митним контролем щодо оформлення документів пасажирам, контролювати дотримання пасажирами правил проїзду в прикордонному пункту перевірки поїздів;
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх функціональних обов'язків;

Ж. *Основний контингент резерву провідників* складають провідники пасажирських вагонів, які закріплені за поїзними бригадами і за техніками 1-ї категорії.

Особи, що приймаються на посаду провідника пасажирських вагонів, що пройшли спеціальне курсове навчання, проходять медичну комісію і складають іспити при комісії Вагонної дільниці. У своїй роботі керуються «Типовою інструкцією провідника пасажирських вагонів ЦЛ 00-38». Під час перебування у резерві провідники вагонів підпорядковуються заступнику начальника (з резерву провідників), інженеру 1-ї категорії резерву, інструктору резерву провідників, техніку 1-ї категорії, заступнику начальника дільниці (з резерву провідників).

На шляху прямування провідники вагонів підпорядковуються начальнику поїзда, а також в технічних питаннях - поїзному електромеханіку (далі ПЕМ).

Провідник вагонів повинен:

- володіти виробничими навичками технічного обслуговування пасажирських вагонів в рейсі, вміти самостійно усувати дрібні несправності внутрішнього обладнання, систем водопостачання та опалення;
- стежити за справним станом вагона, в т.ч. за роботою автогальм, ходових
- частин і електрообладнання; забезпечувати безвідмовну роботу приладів опалення, освітлення, вентиляції, установок кондиціонування повітря та холодильних установок;
- знати і виконувати вимоги нормативних актів з охорони праці, електро-та пожежної безпеки;
- дбати про особисту безпеку і здоров'я, а також про безпеку і здоров'я оточуючих людей в процесі виконання будь-яких робіт чи під час перебування на території підприємства;
- своєчасно проходити періодичні медичні огляди, чергову перевірку знань з охорони праці, електро- і пожежної безпеки, ПТЕ;
- піддержувати задоволений санітарно-технічний стан;
- забезпечувати у вагоні нормальну температуру, регулювати роботу примусової вентиляції, системи кондиціонування повітря, приладів освітлення та опалення;

- стежити за роботою електрообладнання, електротитанів, нагріву букс за допомогою приладу СКНБ, перевіряти роботу ручного гальма;
- отримувати і здавати постільну білизну, продукти чайної торгівлі,
- забезпечувати вагони паливом і водою у разі відсутності екіпірувальної бригади;
- заправляти вагон твердим паливом, чистити топки і зольники від золи та шлаку в опалювальний сезон;
- утримувати внутрішнє обладнання вагона та знімний інвентар в справному стані;
- на роботі повинен бути охайний одягнений у формений одяг;
- забезпечувати безпечну посадку і висадку пасажирів, розміщення пасажирів у вагоні згідно з проїзними документами;
- уважно і дбайливо ставитися до пасажирів;
- створювати пасажирам зручні умови проїзду і забезпечувати високу культуру обслуговування їх у дорозі та безпеку в аварійній ситуації;
- надавати в разі потреби першу (долікарську) медичну допомогу пасажирам;
- забезпечувати достовірність і правильність звітів, що складаються під час рейсу на спеціальних бланках;
- своєчасно повідомляти начальнику поїзда про наявність вільних місць і місць, які звільнилися або будуть звільнятися у вагоні;
- в поїздах міжнародного сполучення роздавати пасажирам еміграційні картки, які пред'являються пасажирами працівникам прикордонно-митної служби при митному контролі;
- проводити вологе і сухе прибирання вагона (при цьому прибирати туалети із застосуванням дезінфікуючих розчинів);
- при прийомі та здачі вагону вести журнал ремонту ВУ-8, де відмічаються заявки на ремонт внутрішнього обладнання.
- несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх

функціональних обов'язків.

### 1.3. Організація роботи поїзних бригад

Основні види робіт, що виконуються працівниками поїзних бригад, включають:

- роботи з підготовки та приймання вагонів у пункті формування перед відправленням в рейс;
- роботи з обслуговування та надання платних послуг пасажиром під час перевезення «туди і назад»;
- роботи з підготовки вагонів у пункті обороту;
- роботи по прибуттю в пункт формування.

1.3.1 Організація робіт поїзних бригад в пункті формування по відправленню складу в рейс.

1.3.2.Обов'язки ПКВЧ-1перед початком роботи:

- з'явитися в резерв провідників у встановлений час у форменому одязі, ознайомитися встановленим порядком у інструктора з підготовки поїзних бригад та вагонів в рейс і техніків з обліку та використання робочого часу резерву провідників за час між рейсами розпорядженнями і підготуватися для зустрічі з працівниками поїзної бригади;

- зібрати всіх працівників поїзної бригади (є провідники вагонів, поїзний електромеханік) на планову нараду, зробити опитування про відпочинок перед рейсом і переконатися в працездатності кожного, перевірити наявність форменого одягу в провідників вагонів, провести під розпис встановлені інструктажі з правил техніки безпеки охорони праці, пожежної безпеки, електробезпеки, про майбутню роботу і її особливості, ознайомити під розпис провідників вагонів, з розпорядженнями і провести розстановку кожного провідника вагонів по вагонах, ознайомивши під розпис в рейсовому журналі з

графіком чергувань на весь рейс провідників вагонів та ПЕМ. Перевірити у провідників наявність залікової книжки (посвідчень) з записами про своєчасне проходження перевірки знань з охорони праці, електро- та пожежної безпеки, ПТЕ.

У провідників хвостових вагонів перевірити наявність посвідчень, що дають право обслуговувати ці вагони.

Поїзному електромеханіку інші види інструктажів: з пожежної безпеки, охорони праці, електробезпеки, ознайомлення з телеграмами та іншими документами по колу своїх посадових обов'язків проводить інструктор ПЕН з відміткою у відповідних журналах і з підписом про ознайомлення.

Інструктажі з працівниками причіпних груп вагонів проводять закріплені інструктори резерву провідників.

Після явки ПКНП у техніка 1-ї категорії отримує особові маршрути провідників вагонів. ПКНП міждержавного сполучення - отримують у інженера 1-ї категорії по міжнародним перевезенням резерву провідників додатково списки поїзної бригади із зазначенням паспортних даних для проходження митного та прикордонного огляду. Особові маршрути всіх працівників поїзної бригади під час рейсу знаходяться у ПКНП або у старшого провідника вагонів причіпної групи вагонів;

- перед виїздом в рейс ПКНП або старший провідник причіпної групи вагонів повинен отримати у техника по звітності фірмові бланки для ведення обліку населеності вагону і витрати білизни - ЛУ-72, вільних місць та місць, що звільняються, бланки телеграм - ЛУ-74, ЛУ -75, ЛУ-75А й інші документи по звітності ;

- перед відправленням складу пасажирського поїзда в рейс ПКНП отримує з ЛБК діаграму населеності вагонів поїзда, попередження про посадку пасажирів на шляху прямування, про що він інформує провідників вагонів до початку посадки пасажирів.

1.3.3. Обов'язки ПКНП при прийманні та підготовці складу в рейс:

- приймає у змінного ПКНП радіовузол, інвентар в штабному купе з розташованої в ньому апаратурою та документацією. Перевіряє справність роботи аудіо та відеоапаратури, а також перевіряє наявність і укомплектованість медичних аптечок, технічної аптечки протигазів УП, шаблонів (940р та абсолютний), німбузи;

- особисто контролює приймання вагонів провідниками вагонів і отримує доповідь від них про результати приймання вагонів.

#### 1.3.4. Перевіряє якість підготовки вагонів в рейс:

- виконання ремонтними бригадами заявки, складеної ПКНП попереднього рейсу;

- екіпіровку вагонів водою, паливом, постільними речами, чайної продукції та іншими предметами і матеріалами, необхідними для обслуговування пасажирів;

- наявність засобів надання першої медичної допомоги;
- наявність порядкових номерів вагонів і маршрутних дошок;
- наявність сигнальних при належностей в хвостових вагонах;
- справність роботи автоматичної пожежної сигналізації;
- справність електрообладнання;
- справність кондиціонування повітря, вентиляції;
- справність апаратури поїзного радіозв'язку і радіомовлення, роботи аудіо та відеоапаратури, засобів зв'язку та пожежогасіння;
- правильність формування поїзда (схему поїзда);
- наявність у вагонах в повному обсязі інформації для пасажирів: розкладу руху пасажирського поїзда, виписок з санітарних правил, про санітарні зони, прейскуранта цін на надані платні послуги в пасажирському поїзді, графіка обходу поїзда ПКНП, пам'ятки черговому провіднику про заходи пожежної безпеки і дії при аварійних ситуаціях, Інструкції щодо забезпечення пожежної безпеки у вагонах пасажирських поїздів та інших виписок;
- наявність у ПЕМ інструменту та запчастин;

- ПКНП тримає хід підготовки складу в рейс під контролем і несе відповідальність за приймання складу в рейс. Йому забороняється ставити свій підпис у книзі готовності поїзда до відправлення в рейс до усунення несправностей, що загрожують безпеці руху поїзда і погіршують умови проїзду пасажирів.

1.3.5. Обов'язки ПКНП при відправленні пасажирського поїзда з пункту формування і подачі складу для посадки пасажирів.

1.3.6. ПУНП після подачі складу для посадки пасажирів перевіряє наявність форменого одягу в чергових провідників вагонів, ПЕМ поїзної бригади, наявність вивішених маршрутних дошок і порядкових номерів вагонів, включення хвостових сигналів хвостового вагона, виконання своїх посадових обов'язків провідниками вагонів під час посадки пасажирів.

В інший час ПКНП знаходиться в штабному вагоні або біля нього для вирішення питань пасажирів.

1.3.7. Обов'язки провідника вагонів перед початком роботи.

1.3.8. З'явитися в резерв провідників у встановлений час у форменому одязі, а також мати спецодяг для рознесення чаю та прибирання вагона згідно Виписці з НПАОП 60.1-133-17.

Перед початком роботи провідник вагонів зобов'язаний пройти інструктажі з охорони праці, безпеки руху, пожежної безпеки, промсанітарії, про майбутню роботу і її особливостях, ознайомившись під розпис з вступними розпорядженнями, з графіком чергувань на весь рейс.

Провідник вагонів допускається до роботи після ознайомлення під підпис з графіком чергувань, проходження всіх видів інструктажів.

1.3.9. Перед рейсом чергові провідники отримують мило, пакети, туалетний папір, миючі засоби, дезінфікуючі розчини, чайно-кондитерську продукцію, при цьому їм видаються відповідні накладні про отримання вищевказаних предметів.

Також провідники вагонів отримують в штабному вагоні у ПКНП відповідні бланки документів (ЛУ-72, кв. та ін), переносну радіостанцію для ведення

переговорів з ПКНП, у чергових провідників - продукти чайної торгівлі, мішки для сміття, мило, миючі засоби, дезінфікуючі засоби, туалетний папір і по одному комплекту службової постільної білизни кожному, провіднику вагона для особистого користування.

Провідник хвостового вагона крім цього повинен отримати сумку головного кондуктора (6 петард, акт останнього випробування петард, перевіряючи термін перевірки петард, одну пару сигнальних прапорців, свисток і Виписку з Інструкції з сигналізації на залізницях України ЦШ-0001, п.3.5), додатковий сигнальний ліхтар.

1.3.10. Обов'язки провідника вагонів при прийманні вагона в рейс.

1.3.11. При прийманні вагона перед відправленням в рейс провідник вагонів перевіряє в присутності чергового провідника поїзної бригади або цеху охорони вагонів:

- наявність, термін придатності та стан знімного обладнання та інвентарю (укомплектованість прибиральним інвентарем: пилососом, віником, відром для сміття, совком, окремими відрами і ганчірками для прибирання підлоги вагона і туалетів, йоржами для миття унітазів, освіжувачі повітря, обтиральним матеріалом, при цьому кожен провідник вагонів повинен мати гумові рукавички і спецхалати для прибирання вагонів), медичних аптечок для надання першої медичної допомоги;

- санітарний стан вагона згідно вимог Державних санітарних правил і норм,

гігієнічних нормативів за вмістом вагонів та якість екіпіровки: наявність мила,

дезінфікуючих засобів та туалетного паперу в туалетах, води, інвентарю, стан склянок, тарілок, ложок, підстаканників, продуктів бакалійної торгівлі;

- трафарети про виконані планові види ремонту, дотримання термінів їх виконання;

- справність і стан поручнів, перехідних і тамбурних відкидних площадок, міжвагонних з'єднань і врізних постійних хвостових сигналів, а також дверей і дверних замків по всьому вагону, віконних рам, електроосвітлювальних приладів;

- наявність пломб на стоп-кранах, вогнегасниках і рукоятках приводу вікон аварійних виходів;

- справність пожежних кранів в котельному відділенні і туалеті вагона,

- наявність справних інвентарних шлангів до них;

- наявність, справність і термін придатності вогнегасників згідно норм оснащення об'єктів і рухомого складу залізничного транспорту пожежною технікою та інвентарем у разі закінчення терміну, не відповідно кількості та розміру кронштейна під вогнегасник, наявні вогнегасники замінюють або поповнюють вогнегасники;

- наявність води в системі опалення та подачі води;

- стан кранів, умивальних чаш і унітазів, механізмів змиву унітазів, а також наявність води в баках санвузлів;

- наявність дров або деревного вугілля, брикетів для розпалювання титанів, що працюють на твердому паливі, з метою приготування чаю;

- інвентарне майно від чергового провідника цеху охорони вагонів, провідники вагонів приймають за описом інвентарного майна, накладним про видачу жорсткого інвентарю, які отримують провідники вагонів в коморах при екіпіровці обслуговуються вагонів тарілками, склянками, ложками, ножами та інше;

- вогнегасниками, відрами, маршрутними дошками, лопатками та інше.

При обладнанні вагонів або при поповненні інвентарю (при цьому попередні накладні здаються у відповідній комори взамін на нові). При нестачі інвентарного майна провідник цеху охорони вагонів або черговий провідник поїзної бригади поповнює те, чого не дістає;

- дія ручного гальма (поворотом штурвала спільно з оглядачем вагонів, а в пункті обороту - самостійно, переконавшись, що колодки притиснуті, повернути штурвал назад, переконавшись, що гальма відпущені);

- провідник штабного вагона додатково перевіряє наявність:

- епідукладки, протигазів, опломбованих аптечок на випадок нещасного випадку, санітарних носилок, шин;

- провідник хвостового вагона додатково повинен перевірити справність і чистоту стекол врізаних хвостових сигнальних ліхтарів (наявність в них електроламп), а на шляху прямування забезпечує контроль за їх справністю, комплектність сумки головного кондуктора.

1.3.12. При прийманні вагона провідник спільно з ПЕМ (при відсутності – з ПКНП) перевіряють:

- стан розподільного щита, панелі автоматики, працездатність споживачів електроенергії на функціонування шляхом включення і виключення їх з пульта або щита управління;

- відсутність витoku струму на корпус вагона;

- стан акумуляторних батарей за рівнем їх зарядки;

- справність і працездатність систем: сигналізації контролю нагрівання букс, пожежної сигналізації, внутрішньо-поїзного радіозв'язку, аудіо та відеоапаратури (в вагонах підвищеної комфортності), системи кондиціонування;

- справність кип'ятильника (візуально за показниками приладів) і наявність вогневідбивача в топці титану;

- справність електроприладів;

- наявність та роботи вентиляції або, якщо обладнаний вагон, - системи кондиціонування, електрокалориферів, холодильних установок, бачків питної води,пилососів, вимірювальних приладів;

- наявність і стан динаміків і ручок регуляторів гучності;

- наявність і справність переносних радіостанцій;

- справність хвостових сигналів (хвостового вагона) і ручних ліхтарів.

Примітка: при необхідності, провідник отримує консультацію від ПЕМ по правилам користування обладнанням.

1.3.13. Обов'язки провідників при подачі складу пасажирського поїзда під посадку пасажирів.

1.3.14. Під час чергування провідник повинен бути одягнений по формі та мати бейджик з кольоровою фотографією і зазначеними (п.і.б., назвою залізниці, вагонної дільниці), а також мати наявності всі посвідчення, санітарну книжку, які він міг би пред'явити при необхідності.

1.3.15. Під час посадки пасажирів у поїзд провідник повинен знаходитися біля відкритих дверей вагона (інші двері вагона, крім торцевих, повинні бути замкнуті на внутрішні замки, «секретку» і спецключами), мати при собі сигнальні прапорці чи ліхтар (в нічний час) і перевіряти у пасажирів наявність і правильність оформлення проїзних документів, відповідність їх з документом (паспортом) пасажира, стежити за дотриманням ваги і розмірів перевезеної ручної поклажі згідно з діючими нормами.

У випадку, якщо посадку здійснюють пасажирів по груповому проїзному документу, прізвища, вказані в документах пасажирів, перевіряються згідно зі списком пасажирів, завіреним підписом квиткового касира та печаткою каси, представленим керівником групи.

1.3.16. Пошту приймає провідник - касир, який, згідно з графіком чергувань, знаходиться на відпочинку. При оформленні «Експрес-передачі» пробивається через касовий апарат чек (виписується квитанція МД 4-3), яка видається замовнику, а талон і корінець залишаються у провідника, завірени підписами замовника і провідника вагона, який брав пошту.

1.3.17. За п'ять хвилин до відправлення пасажирського поїзда, провідник вагона попереджає, щоб проводжаючі особи звільнили вагон, пасажирів зайняли свої місця і перевірили наявність проїзних документів, при цьому забезпечити перебування пасажирів у вагоні, а не в тамбурі, і опустити площадку.

1.3.18. Після подачі машиністом сигналу про відправлення поїзда всі провідники вагонів мають продублювати сигнал відправлення (вдень - згорнутим жовтим прапорцем, вночі - прозоро-білим ліхтарем), при початку руху закрити двері вагона, перебуваючи при цьому в тамбурі, проводити станцію до кінця платформи, крім провідника хвостового і штабного вагона, які проводжають станцію з відкритими дверима до поста безпеки або чергового по станції, а при їх відсутності - до кінця платформи.

При відправленні поїзда з зупиночних пунктів, де відсутні працівники служби перевезень, які подають сигнал відправлення машиністу локомотива, провідники вагонів подають сигнал відправлення після закінчення проведення посадки пасажирів у вагони.

#### 1.3.19 Організація робіт поїзних бригад на шляху прямування.

Обслуговування вагонів пасажирських поїздів під час перевезення проводиться поїзною бригадою, несправності електрообладнання та внутрішнього обладнання по колу своїх посадових обов'язків усуває поїзний електромеханік, що має комплект інструмента, у ПКНП знаходиться технічна аптечка.

Перелік вимірювальної техніки (шаблонів) і робочих інструментів, запасних частин і матеріалів, які повинні бути в наявності у ПКНП і ПЕМ, наведено у додатку № 49а.

На проміжних станціях графіком руху встановлюються зупинки поїздів, за час яких проводиться технічне обслуговування - ТО-1, а при необхідності в обсязі ПР - працівниками ПТО.

Технічне обслуговування вагонів швидких поїздів на стаціях, де передбачена стоянка, має проводитися відповідно до встановленого порядку. Крім того на станціях, де розміщені контрольні пости і пости безпеки, повинен бути оглянутий склад на ходу (в нічний час із застосуванням прожекторів).

При підході пасажирського поїзда до станції, де розміщений ПТО, здійснюється контроль технічного стану вагонів для виявлення в ходових частинах, автогальмах і ударно-тягових приладах несправностей, які легше

виявити під час руху. Контроль технічного стану буксових вузлів здійснюються приладами ПОНАБ або ДИСК-БКВ-Ц.

На початку пасажирської платформи два оглядача вагонів (по одному з кожної сторони) зустрічають поїзд по прибуттю. Вони за зовнішніми ознаками виявляють несправності редукторно-карданного приводу, заклиненні колісні пари та інші несправності.

Огляд і необхідний ремонт внутрішнього обладнання вагонів, а також електрообладнання, кондиціонерів та холодильних установок, проводиться на вимогу начальника поїзда. При виявленні на шляху прямування несправностей, особливо ходових частин, ПКНП повинен своєчасно повідомити про обсяг робіт на найближчий ПТО, яке має необхідні пристосування.

1.3.20. Організація робіт після прибуття пасажирських потягів в пункт обороту.

1.3.21. Обов'язки ПКНП по прибуттю в пункт обороту:

- звіряє схему формування поїзда з даними, наявними в ЛБК пункту обігу;
- подає, встановленим порядком, заявку на екіпіровку вагонів водою;
- перевіряє якість санітарної підготовки вагонів в рейс провідниками вагонів. Пломбує мішки з брудною постільною білизною, при обході вагонів закриває бланки ф. ЛУ-72/УЗ у провідників в кожному вагоні та видає нові бланки на зворотний рейс;
- контролює дотримання графіка чергування провідниками вагонів під час стоянки поїзда в пункті обороту;
- якщо провідник вагонів відлучається з поважної причини під час стоянки поїзда, робить відмітку в рейсовому журналі.

1.3.22. Обов'язки провідників по прибуттю в пункт обороту:

- по прибуттю потягу в пункт обороту, провідник, який брав пошту, здійснює видачу поштових відправлень особі, зазначеній у корінці та талоні

квитанції МД 4-3 (за пред'явленням документа, що посвідчує особу отримувача, під розпис, при цьому віддає талон квитанції МД 4-3 одержувачу.

У разі відсутності документа або невідповідності пред'являється одержувачем документа з даними отримувача, зазначеними в накладній, провідник відмовляє у видачі йому поштових відправлень.

1.3.23. У пункті обороту після висадки пасажирів з вагона провідник:

- перевіряє, чи не забуті пасажирами речі. При виявленні забутих речей здає їх в камеру зберігання забутих речей із складенням опису та відповідного акта ПКНП;
- оглядає внутрішнє обладнання вагона і, в разі виявлення будь-яких недоліків або несправностей, заявляє про це ПКНП або ПЕМ;
- готує вагон в новий рейс відповідно до встановленого порядку;
- перевіряє дію ручного гальма;
- упаковує використану постільну білизну в мішки і готує його для опломбування ПКНП;
- згортає ковдри, матраци і з подушками і укладає їх на верхніх полицях;
- здійснює прибирання (сухе і вологе) внутрішніх приміщень вагона;
- протирає всі металеві конструкції зі сплаву алюмінію і нікельованих виробів всередині вагона;
- підмітає і миє підлогу по всьому вагону, при наявності килимових доріжок - здійснює їх чистку, а також м'яких меблів за допомогою пилососа;
- прибирає сміття і миє рундуки у всіх купе;
- в СВ і купейних вагонах протирає дзеркала у всіх купе;
- прибирає туалетні приміщення: протирає дзеркала, полиці, вікна, полотенцетримач та інші прилади туалету, миє труби, чистить раковини умивальника і унітази (унітаз повинен бути звільнений від фекалій до прибуття в пункт обороту) з подальшою дезинфекцією туалетів;

- прибирає службове приміщення: протирає службові шафи, полиці, вікна, труби опалення, панель приладів та ін арматуру;
- миє підвіконні столики, чайну і столовий посуд, чистить посудомийку, крани;
- прибирає купе відпочинку провідників: миє рундук, полки, підвіконні столики, службовий шафа;
- протирає: титан, металевий піддон і дверці, нішу питної води, видаляють золу з титану, при необхідності промиває фільтр відстійника титану;
- прибирає котельне відділення: протирають вимірювальні прилади, підмітають підлогу, протирають вентиля, двері, видаляють золу в опалювальний період;
- прибирає тамбур: протирає шибки і ґрати, очищає від сміття перехідні площадки і сходишки, протирає поручні, накладні номери, металеве облицювання віконних рам, рукоятки дверних замків миє підлоги. В зимовий період очищає від льоду і снігу підлогу в тамбурі, підніжки та перехідні майданчики, важільну передачу;
- звільняють ящики від сміття в малому коридорі і миє, а потім дезінфікує нішу і сміттєві ящики;
- після закінчення прибирання провідник зобов'язаний помити і продезінфікувати відра.

#### 1.3.24. При екіпіровці поїзда в пункті обороту:

- провідник вагона видаляє сміття із сміттєвих ящиків в контейнери, які встановлені на міжколійя в парку прибуття. Також сміття видаляється з вагонів на станціях, передбачених розкладом руху поїзда;
- проводиться працівниками екіпірувальних бригад заправка водою і паливом (при необхідності);
- на проміжних станціях, передбачених розкладом руху пасажирського поїзда, проводиться доливання вагонів водою і паливом (при необхідності).

1.3.25. Забезпечує дотримання графіка чергування в пункті обороту, який встановлюється графіком роботи і відпочинку провідників в рейсі і графіком чергування провідників, зазначеному в рейсовому журналі, з якими провідники вагонів знайомляться під розпис перед рейсом.

1.3.26. У пункті обороту черговим провідникам забороняється відлучатися з вагона, а вільні від чергування провідники мають право покинути вагон у виняткових випадках, з відміткою в рейсовому журналі часу догляду і приходу.

1.3.27. Обов'язки ПЕМ у пункті обороту:

- у пункті обороту робота ПЕМ повинна бути спрямована на усунення дефектів і несправностей, які сталися на шляху прямування, в т.ч. спільно з працівниками ПТО, при необхідності - з працівниками поїзної бригади;

- ПЕМ здійснює роботи в пункті обороту в обсязі вимог п. 5 Інструкції електромеханіку пасажирського поїзда № ЦЛ-0042.

1.3.28. Організація роботи по прибуттю поїзда в пункт формування.

1.3.29. Обов'язки ПКНП по прибуттю поїзда в пункт формування:

- на виявлені під час перевезення або не усунені раніше несправності в вагоні складає спільно з ПЕМ заявку на ремонт внутрішнього обладнання, відповідно відзначаючи всі недоліки також в книзі ремонту, і передає старшому оглядачу вагонів цеху внутрішнього ремонту по приїзду в пункт формування;

- звіт ПКНП і ПЕМ про стан електричного та холодильного обладнання в вагонах по приїзду в пункт формування ПЕМ при звіті передає робітникам електроцеху;

- звірити схему формування поїзда з даними, що маютьсЯ в ЛБК (ОДБ) пункту обороту;

- стежити за своєчасним і правильним обліком провідниками населеності вагонів, витрати білизни, заповнення бланків ЛУ-72;

- вчасно складати телеграми і передавати під розписку черговим по вокзалу на станціях, встановлених Правилами обліку і передачі зведень про вільні і вивільнені місця;

- разом з поїзною бригадою здійснювати технічний контроль справного утримання вагонів і внутрішньо вагонного устаткування, систематично перевіряти включення системи контролю нагрівання букс;
- при відсутності ПЕМ заносити зведення про відхилення від нормальної роботи і відмовленнях устаткування вагонів у рейсовий лист, контролювати правильність ведення провідниками журналу приймання, здачі і технічного стану устаткування пасажирського вагону (форма ВУ-8), робити технічне обслуговування й усувати несправності радіо зв'язку;
- записати в книгу ремонту на ПТО виявлені на шляху прямування несправності у вагонах і проконтролювати їхнє усунення працівниками ПТО;
- встановити графік чергування провідників вагонів на час стоянки і контролювати його виконання;
- подати встановленим порядком заявку на екіпірування вагонів паливом, водою, медикаментами;
- перевірити якість санітарної підготовки вагонів;
- установленим порядком одержати діаграму населеності вагонів, попереджень про посадку пасажирів на шляху прямування, ознайомити з ними провідників вагонів до початку посадки пасажирів.

1.3.30.Обов'язки провідника після прибуття поїзда в пункт формування.

1.3.31.Після прибуття поїзда до пункту формування провідник зобов'язаний:

- використану та чисту постільну білизну здати в термін, передбачений технологічним процесом. У випадку, якщо даний вагон у рейс не відправляється, повністю його розкомплектувати, здати на склад майно, інвентар по документах з відміткою у маршруті. Вагон підготувати та здати для охорони, здати ПКНП гроші за реалізацію платних послуг, залишок нереалізованої продукції та переносну радіостанцію;
- перевірити обладнання, майно, інвентар, відсутнє поповнити встановленим порядком;

- скласти перелік зауважень до технічного стану вагона та надати його начальнику поїзда для внесення заявки до Журналу форми В У- 8 прийому, здачі та технічного стану обладнання пасажирського вагона;
- при виявленні у вагоні гризунів або тарганів провідник зобов'язаний сповістити про це начальника поїзда, який повинен зробити заявку на їх знищення на ПО ЕЦ ПКВЧ-1;
- здати маршрутний лист, в'яснити дату наступної явки на роботу і розписатися за вихід на роботу у черговий рейс;
- усі конфлікти, які виникли при здачі вагона, вирішуються начальником поїзда або керівництвом резерву провідників;
- при виконанні маневрової роботи провідник повинен підняти перехідну площадку, а після завершення опустити.

1.3.32. Планування та надання платних послуг пасажиром у поїздах.

1.3.33. Щомісячно ПК доводить до відома ПКВЧ-1 завдання по платним послугам:

- план реалізації постільної білизни та план реалізації чайної продукції;
- економіст ПКВЧ-1 розбиває встановлений план за напрямками руху пасажирських поїздів на один рейс;
- інструктори з підготовки поїзних бригад та вагонів резерву провідників доводить планові завдання до кожної бригади потягу. ПКНП розбивають планові завдання на рейс для кожного вагону;
- після закінчення звітнього місяця заступник начальника (резерву провідників) спільно з Інструкторами підводять підсумки роботи з виконання планових завдань по платним послугам за кожною поїзною бригадою;
- інженер планово – економічного відділу, в залежності від виконання плану по реалізації білизни та чаю, розраховує відсоток премії для провідників, відповідно до Положення про преміювання.

## Висновки до розділу 1

- Вагонна дільниця станції «Київ-Пасажирський» ( ПК ВЧ-1) — одна з найбільших пасажирських вагонних дільниць Укрзалізниці. Розташована західніше залізничного вокзалу Київ-Пасажирський, в улоговині між основними коліями та колією прибуття західного напрямку;
- Основним профілем ПК ВЧ-1 є обслуговування та екіпірування пасажирських вагонів, обслуговування пасажирів, капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів, на території депо працює сучасна мийка, здійснюється ремонт вагонів, вагони прибираються та екіпіруються (зокрема, готуються комплекти постільною білизни).

## **2 ОГЛЯД ДІЯЛЬНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПРИМІСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ**

Для визначення стратегії розвитку та реформування пасажирської компанії слід познайомитись з аналогічними питаннями закордонних компаній, які найбільшим чином підходять до розміру та історії українських залізниць. Тому у цьому розділі надано інформацію про діяльність пасажирських компаній залізничного транспорту РФ та Польщі.

### **2.1 Організація діяльності приміської пасажирської залізничної компанії у Російській Федерації**

#### **2.1.1 Центральна приміська пасажирська компанія**

Товариство з обмеженою відповідальністю «Центральна приміська пасажирська компанія» (АТ «Центральна ППК») - приміська пасажирська компанія, яка обслуговує пасажирів на всіх напрямках Московської залізниці. Найбільша з 22 існуючих в Росії приміських залізничних перевізників.

ВАТ «Центральна ППК» було створене 1 грудня 2005 року. Виконувати перевезення компанія почала з 1 січня 2006 року. У травні 2018 року найменування ВАТ «Центральна ППК» змінено на АТ «Центральна ППК» (Товариство з обмеженою відповідальністю «Центральна приміська пасажирська компанія»).

Станом на 1 січня 2011 рік компанія обслуговує пасажирів приміського залізничного комплексу на наступних напрямках Московського залізничного вузла: Павелецький, Курський, Казанський, Ярославський, Савеловський, Ризький, Білоруський, Горьковський, Київський, Рязанський, Велике кільце. Частка АТ «Центральна ППК» в приміських пасажирських перевезеннях в

Московському вузлі становить, за станом на березень 2019 р, 91,4%, а її частка в цілому по Росії - 63,7%.

Щодня компанія відправляє 1,6 мільйона пасажирів. Відповідно до річного звіту за 2019 рік: виручка 1,783 млрд грн. Чистий прибуток 20,6 млн грн.

Компанія здійснює приміське сполучення по території одинадцяти суб'єктів Російської Федерації – м. Москви, Московської, Курської, Володимирської, Рязанської, Тульської, Тверської, Калузької, Смоленської, Брянської та Орловської областей.

На кількох напрямках працюють прискорені маршрути - Регіон-експрес (Рекс). Проїзд в них до двох разів дорожче, ніж в звичайних приміських поїздах (чим далі маршрут, тим менше різниця, наприклад, Рекс від Москви до Одинцова коштує в два рази дорожче звичайної електрички, а до Можайська різниця набагато менше).

Крім Центральної ППК на Московському вузлі працюють інші перевізники - Московсько-Тверська приміська пасажирська компанія і Аероекспрес.

З 01 січня 2011 року компанія обслуговує пасажирів на всьому полігоні діяльності Московської залізниці (в тому числі по регіонах). Станом на 2012 рік борг обласних бюджетів перед ЦППК становив 4,5 млн грн.

Кожен день ЦППК відправляє 1,6 млн пасажирів. У 2019 компанія перевезла 582 млн пасажирів, що на 5 млн більше, ніж у 2018 році.

Станом на грудень 2017 року компанії працюють більше 8 тисяч співробітників.

Засновниками компанії спочатку виступили ВАТ «РЖД», а також суб'єкти Російської Федерації Москва і Московська область. При цьому акції були розподілені таким чином: ВАТ «РЖД» - 50% мінус 2 акції; Москва - 25% плюс 1 акція; Московська область - 25% плюс 1 акція.

У вересні 2011р. уряд Москви продало свій пакет акцій на користь ТОВ «Московська пасажирська компанія» (далі ТОВ «МПК».

31 січня 2013 року ВАТ «РЖД» продало ТОВ «МПК» 25% мінус 1 акція за

292 млн грн. За даними СПАРК, всі перевізники Московського вузла через ряд проміжних компаній, в тому числі ТОВ «МПК», мають загальну групу приватних акціонерів. Після скоєних угод в руках приватних акціонерів виявилось сконцентровано 50% акцій ВАТ «Центральна ППК», у ВАТ «РЖД» і уряду Московської області залишилося по 25%.

9 листопада 2017 року ВАТ «РЖД» продало ТОВ «Маршрутні системи» свій залишився пакет акцій ВАТ ЦППК (в розмірі 25% + 1 акція). Таким чином, з 9 листопада 2017 року ВАТ «РЖД» ніяк не контролює ЦППК.

28 грудня 2017 РАД за дорученням скарбниці Московської області реалізував пакет акцій 12,665% ВАТ «Центральна приміська пасажирська компанія». Покупцем виступила туристична компанія «Октопасс», що працює під брендом Travel Card. В результаті реалізації цього пакету АТ «Центральна приміська пасажирська компанія» стала повністю приватною компанією.

Головний офіс розташований в Москві за адресою: вул. Новорязанська 18/22. Генеральний директор АТ «Центральна ППК» - Максим Дьяконов.

Станом на серпень 2017 ЦППК експлуатує понад 500 одиниць рухомого складу, з них понад 100 власних потягів.

З 2013 по 2017 рік компанія вкладала в придбання нового рухомого складу 6,5 млрд. грн. інвестицій.

З моменту створення до кінця 2013 року ЦППК експлуатувала виключно рухомий склад, орендований у Центральній дирекції моторвагонного рухомого складу - філії ВАТ «РЖД», керований локомотивними бригадами ВАТ «РЖД». Відповідні електропоїзди представлені різними модифікаціями ЕР2 і ЕД4М.

Починаючи з 2014 року ЦППК взяла на себе функції збирання та обслуговування орендованого рухомого складу, а також прибирання та утримання приміських посадочних платформ.

У 2013 році компанія підписала договір на виробництво 4 складів ЕД4М (0444-0447) для роботи на експрес-маршрутах в Калугу і Рязань. Склади відрізняються по комплектації пасажирських салонів від складів, що орендуються

у РЖД; так, в кожному вагоні встановлено двері комбінованого типу (в одному торці - для виходу тільки на високі платформи, в іншому - на високі і низькі платформи), в кожному вагоні є туалет. У грудні 2013 р запущений в експлуатацію перший власний електропоїзд ЕД4М, який здійснює перевезення за маршрутом Москва - Рязань.

У 29.05.2014 року на маршрутах Москва - Залізничний і Москва - Балашиха запущений в експлуатацію склад ЕД4М 500-й серії. У грудні 2014 року на маршруті Москва - Залізничний був запущений другий поїзд 500-й серії ЕД4М-0501, що а в січні 2015 року - третій ЕД4М-0502, в березні 2015 - четвертий - ЕД4М-0503.

З 23 липня 2015 року на експресному маршруті Москва - Александров ВАТ «Центральна ППК» замінила орендований рухомий склад щойно отриманим з заводу електропоїздом ЕД4М-0482. 2 вересня відбувся запуск електропоїзда ЕД4М-0483 по експресному маршруту Москва - Пушкіно. Надалі, електропоїзд ЕД4М-0482 також був переданий на маршрут Москва-Пушкіно.

У грудні 2015 року компанія придбала дизель-поїзд ДПМ для обслуговування лінії Голутвин - Озери замість орендованих поїздів РА2. Влітку 2016 року дизель-поїзд вийшов на лінію, але через неодноразові його поломки приміське сполучення на гілці припинилося.

У березні 2016 року ЦППК придбала у Деміховського заводу електропоїзд ЕП2Д-0002, який є модернізованим відповідно до нових вимог безпеки ЕД4М 500-й серії і оснащеним буферами з креш-системою. Перший поїзд був виготовлений в приміському виконанні. Влітку 2016 компанія придбала ще 3 поїзди у виконанні експреса, який почав курсувати на лінії Москва - Тула. Виробництва і закупівля даних поїздів триває.

У вересні 2016 року компанія вирішила придбати два п'ятивагонних поїзда ЕГ2Тв, які спочатку призначалися для Московського центрального кільця для обслуговування Київського напрямку МЗ. Потяги запущені на маршруті Москва-Київська - Новопеределкино влітку 2016 року.

Станом на 2015 рік, ЦППК стала першою в Росії компанією, яка самостійно закупила понад 30 електропоїздів, взяла в оренду пасажирські платформи в Московському вузлі і почала набирати штат власних машиністів.

Власний рухомий склад спочатку розфарбовувався в зелений колір з сірими вставками, на даний момент всі поїзди фарбуються в білий колір з сірими вставками і жовтою смугою (останній варіант - забарвлення губернаторської програми «Наше Підмосков'ї»). Потяги ЕГ2Тв ( «Іволга») пофарбовані в кольори «Московського транспорту». Потяги РА-3 фарбуються в ліврею, не пов'язану з іншим парком.

ЦППК є прибутковою компанією. Так, за підсумками 2015 року чистий прибуток по РСБО склав 90,2 млн грн (2014: 80,2 млн грн.). Значна частина грошового потоку інвестується в придбання рухомого складу: на кінець 2015 року балансова вартість основних засобів досягла 72.2 млн грн. (2014: 58.5 млн грн, 2013: 17.6 млн грн.).

Операційна прибутковість компанії критично залежить від тарифу за проїзд пасажирських приміських поїздів по коліях загального користування: зараз ЦППК (як і інші ППК) користується знижкою 99% від базового тарифу (різниця компенсується РЖД з федерального бюджету). У липні 2016 дію пільги було продовжено Урядом РФ до 2030 року.

У залізничному друку критикувалася грубість і неуважність контролерів ВАТ «ЦППК» і супроводжуючих їх охоронців у взаєминах з пасажирами, перенаселеність приміських електропоїздів в години пік, робота квиткових кас, великі інтервали в русі електропоїздів.

Критикувалася також надмірно численна «армія контролерів і їх охоронців» ЦППК в приміських поїздах, - що різко контрастує з повною відсутністю контролерів в електропоїздах Московського центрального кільця, де перевізником є ДОСС РЖД. Грубість контролерів ЦППК пояснювалася їх низькою зарплатою (3 - 4 тис. грн.), формою оплати праці при якій їм необхідно стягнути за послуги з максимального числа пасажирів.

Всі витрати за використання електроенергії приватними компаніями-перевізниками лягають на ВАТ «РЖД», а самим приватним компаніям на рівні Уряду встановлені значні фінансові преференції, включаючи пільгову 1%-у ставку за використання інфраструктури РЖД. Відмова від застосування рекуперативного гальмування призводить до збільшеного надміру витраті електроенергії на тягу поїздів, викликає суттєві фінансові втрати бюджету ВАТ «РЖД».

Влітку 2017 року ЦППК зазнала збитків від групи хакерів, якими завдано збитків на суму 750 тис. грн. За допомогою розробленої шкідливої програми хакери отримали доступ до локальної мережі ЦППК, включаючи ключі шифрування, і скопіювали інформацію, а викрадені дані використовували для самовільного поповнення балансу проїзних квитків, які потім продавалися пасажиром і використовувалися самостійно.

У листопаді 2017 року ЦППК оновила програмне забезпечення з продажу проїзних документів, а також програмне забезпечення турнікетів, в результаті чого багато пасажирів зіткнулося з труднощами при проході через турнікети. [12]

### **2.2.2 Свердловська приміська залізнична компанія**

АТ «Свердловська приміська компанія» (дочірнє товариство ВАТ «РЖД») - один з найбільших в Росії залізничних перевізників в приміському сполученні. АТ «СПК» здійснює пасажирські перевезення на території двох залізниць - Свердловської і Південно-Уральської.

Компанія почала роботу в 2005 році. 28 червня відбулася державна реєстрація підприємства, ця дата вважається Днем народження компанії.

Засновники АТ «Свердловська приміська компанія»:

ВАТ «Російські залізниці» - 51% акцій;

Уряд Свердловської області - 49% акцій.

Маршрутна мережа АТ «СПК» налічує понад 240 приміських поїздів. Щодня послугами компанії користуються десятки тисяч пасажирів. Компанія надає послуги з транспортного обслуговування населення в приміському залізничному сполученні на території наступних регіонів:

- Свердловська область;
- Тюменська область;
- Ханти-Мансійський автономний округ - Югра;
- Челябінська область;
- Оренбурзька область;
- Курганська область;
- Республіка Башкортостан (ділянка).

У 2001 році постановою Уряду була затверджена «Програма структурної реформи на залізничному транспорті», яка передбачала

створення приміських пасажирських компаній. 28 червня 2005 року під виконання постанови за рішенням керівництва Свердловської залізниці (СвЖД) була створена Свердловська приміська компанія (СПК) у формі відкритого акціонерного товариства на наступних умовах: 51% статутного капіталу належить ВАТ «РЖД», 49% - Свердловської області. Генеральним директором був обраний Шнейдер Максим Олександрович. Компанія почала роботу за договором аутсорсингу з СвЖД.

Вже 31 серпня 2005 року Свердловська приміська компанія спільно з СвЖД запустила проект «міської електрички» в Єкатеринбурзі, який дозволив городянам переміщатися на приміських поїздах по місту, минаючи пробки. У перший рік експлуатації «міською електричкою» користувалися близько 3,8 тис. пасажирів в день. Надалі популярність даного виду транспорту помітно зростає.

У жовтні 2005 року в штат Свердловської приміської компанії були прийняті понад 300 провідників пасажирських вагонів, переведених з ВАТ «РЖД».

4 серпня 2006 року СПК отримала ліцензію на здійснення перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом. Компанія увійшла до трійки підприємств, які першими отримали таку ліцензію поряд з Центральною пасажирською приміською компанією і ВАТ «Волгоград-передмістя».

20 листопада 2006 року СПК отримала ліцензію на перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Завдяки цьому компанії стала доступна організація інтермодальних перевезень ( перевезень за єдиним транспортним документом на весь шлях прямування, з використанням, принаймні, двох видів транспорту).

23 травня 2007 року генеральний директор СПК увійшов до складу Ради з розвитку туризму в Свердловській області. З осені 2006 року СПК активно бере участь в заходах присвячених розвитку регіонального внутрішнього і в'їзного туризму на території Свердловської області.

31 липня 2007 року було запущено в експлуатацію рейковий автобус сполученням Свердловськ - Челябінськ. Склад рейкового автобуса РА-2 включав в себе 3 вагони загальною місткістю 222 чоловік (2 головних вагона по 68 пасажирів і один вагон - на 86 пасажирів). Пізніше склад був переведений на інші маршрути.

1 жовтня 2008 року приміські поїзди, що курсують по території Свердловської і Тюменської областей, переходять в управління Свердловської приміської компанії. В результаті СПК стає повноправним перевізником пасажирів у приміському сполученні. 14 жовтня 2008 року було відкрито новий маршрут приміського сполучення «Експрес Кольцово», що поєднав Єкатеринбург і аеропорт Кольцово. Протяжність маршруту склала 21 км, час у дорозі - 33 хв.

У серпні 2009 року компанія почала установку терміналів самообслуговування для оформлення квитків на приміські поїзди. Термінали видають із себе апаратно-програмний комплекс, що дозволяє здійснювати продаж платних / видачу пільгових і безгрошових ж/д квитків в приміському сполученні, а також оплату різних послуг без участі касира в режимі самообслуговування. Термінали були встановлені на станціях та зупиночних пунктах СвЖД,

розташованих на території Свердловської і Тюменської областей, в торгових центрах, в метро і інших місцях загального користування. Зокрема, термінали з'явилися на таких вокзалах, як Свердловськ-Пас., Тюмень, Нижній Тагіл, Каменськ-Уральський і багатьох інших.

30 жовтня 2009 Федеральна служба по тарифам визнала СПК суб'єктом природної монополії, які здійснюють діяльність в сфері послуг залізничних перевезень на території Свердловської області.

1 січня 2010 року Свердловська приміська компанія почала перевізну діяльність в приміському залізничному сполученні на території Ханті-Мансійського автономного округу - Югра.

30 липня 2010 СПК вперше в Росії відкрило продаж квитків через Інтернет на приміські поїзди підвищеного комфорту. Компанія також приступила до впровадження власної розробки - Автоматизованої системи управління приміської пасажирської компанією (АСУ ППК). Вона створена для автоматизованого обліку перевезень в єдиній базі в режимі он-лайн.

1 січня 2011 року Свердловської приміської компанії були передані функції перевізника пасажирів на території Челябінської, Курганської і Оренбурзької областей.

8 червня 2012 року Свердловська приміська компанія встановила на приміському вокзалі в Челябінську в залах очікування безкоштовний бездротовий інтернет (Wi-Fi).

1 серпня 2012 року Свердловська приміська компанія встановила безкоштовний Wi-Fi в приміських поїздах на маршрутах Каменськ-Уральський - Єкатеринбург і Нижній-Тагіл - Єкатеринбург.

3 серпня 2012 вперше в Свердловській області встановлено автоматизовану пропускну систему на станції ВІЗ.

16 серпня 2012 року Свердловська приміська компанія встановила обладнання для забезпечення бездротового доступу до мережі Інтернет (Wi-Fi) в залі приміських кас залізничного вокзалу Єкатеринбург-Пасажирський.

25 січня 2013 року Свердловська приміська компанія на території Свердловської області запустила пілотний проект по безготівковій формі оплати проїзду в приміських поїздах.

У лютому 2013 року Свердловська приміська компанія ввела в експлуатацію турнікетні комплекси на станціях Оренбург і Челябінськ.

10 червня 2013 року на вокзалі Єкатеринбург-Пасажирський встановлено перший в Свердловській області термінал самообслуговування з модулем безготівкової оплати. Термінал працює за принципом банкомату: пасажир вставляє карту, вводить пін-код і проводить оплату проїзного документа.

У січні 2014 року відправилися в перший рейс два дизель-електропоїзда ДТ-1, придбаних Свердловської приміської компанією за рахунок власних коштів. Вагони виготовлялися на замовлення з урахуванням вимог локомотивних бригад і пасажирів. Вони були обладнані новою системою кондиціонування та опалення, датчиками температури, які дозволяють відслідковувати і підтримувати комфортний мікроклімат в дорозі, а також системою відеоспостереження зовні і всередині поїзда.

5 листопада 2015 року за підтримки СвЖД і Уряду Свердловської області на маршрутах Єкатеринбург-Нижній Тагіл і Єкатеринбург-Каменськ-Уральський були запущені інноваційні електропоїзди ЕС2Г «Ластівка». Це рухомий склад нового покоління вітчизняного виробництва, спроектований з урахуванням російських кліматичних особливостей, технологічних стандартів, спеціальних вимог до безпеки і захисту навколишнього середовища, і що відповідає побажанням самого вимогливого пасажира. Кожен вагон «Ластівки» обладнаний кліматичною установкою, ведеться знезараження повітря за допомогою ультрафіолетового випромінювання. У січні 2016 року електропоїзди «Ластівка» були запущені на маршруті Єкатеринбург-Кузино.

8 серпня 2016 року Свердловська приміська компанія запустила мобільний додаток «Передмістя» на всьому полігоні присутності ВАТ «СПК»: Свердловської, Тюменської, Курганської, Челябінській, Оренбурзькій областях і

ХМАО-Югрі. Мобільний додаток «Передмістя» дозволяє пасажирові оперативно оформити електронний квиток, оформити квитанцію на провезення велосипедів, тварин і багажу, подивитися актуальний розклад та інформацію про вартість проїзду, відправити відгук про якість отриманих послуг. Мобільний додаток впровадили на своїх полігонах 12 приміських компаній.

У січні 2017 року компанія випустила карту «Супроводжуючий», що дає громадянам, які зустрічають або проводжають пасажирів приміських поїздів, можливість, проходити на платформи з. п. ВІЗ і станції Челябінськ, доступ до яких обмежений турнікетними лініями (автоматизованими системами контролю проїзних документів).

Ще одне нововведення. Для зручності пасажирів ВАТ «Свердловська приміська компанія» встановила в приміських залізничних касах спеціальні пристрої, які зчитують дані з електронної транспортної карти Єкатеринбурга - Е-карта. З її допомогою пасажирові можуть оплачувати проїзд не тільки в міському громадському транспорті, але і в приміських поїздах.

У червні 2017 року сталась зміна найменування. ВАТ «Свердловська приміська компанія» перейменовано в АТ «Свердловська приміська компанія».

З 1 жовтня 2017 року компанія запустила безкоштовні аудіогіди для двох напрямків: «По Транссибу на Схід. Єкатеринбург - Кольцово - Богданович» і «Тюмень - Тобольськ». Під час поїздки пасажирові можуть прослухати цікаві факти про станціях Свердловської залізниці і населених пунктах, через які проходить поїзд, інших пам'ятках.

З 1 жовтня 2017 року запущено друга пара приміських поїздів на напрямку Тюмень - Тобольськ. Новий поїзд відправляється з Тюмені вранці і прибуває назад ввечері, що зручно для одноденних туристичних поїздок.

20 жовтня 2017 року здійснив поїздку двохмільйонний пасажирові швидкісного електропоїзда «Ластівка».

26 жовтня 2017 року АТ «Свердловська приміська компанія» і Адміністрація Тобольська підписали угоду про співпрацю. Предметом угоди є

взаємодія сторін в області популяризації туристичних об'єктів міста Тобольська і розвитку його туристичного потенціалу з використанням приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом.

2 грудня 2017 року відбувся урочистий запуск мультимодального маршруту Челябінськ - Міас - ГЛК «Сонячна долина». Перевезення здійснюються в зимовий період по вихідних і святкових днях електропоїздом підвищеної комфортності з ув'язкою часу його прибуття на залізничний вокзал Міас і пересадкою на автобус, наступний до курорту і назад. При цьому вагони поїзда обладнані сидіннями літакового типу, полками для ручної поклажі, спеціальними місцями для зберігання гірськолижного спорядження, а також туалетами в головному і хвостовому вагоні. Загальний час в дорозі - 1 год. 50 хв. З 12 січня 2018 року продовжено частину маршрутів електропоїздів «Ластівка». По п'ятницях і неділях вечірня електричка Єкатеринбург - Нижній Тагіл буде слідувати до Кушва, а Єкатеринбург - Кузино до Шалі.

У січні 2018 року мобільно додаток «Передмістя» вийшло на новий рівень розвитку. З цього моменту власники смартфонів Samsung і iPhone можуть придбати квитки на приміські потяги АТ «Свердловська приміська компанія» з використанням відбитків пальців. Для цього в мобільному додатку «Передмістя» впроваджена функція покупки за допомогою технологій Samsung Pay і Apple Pay. Таким чином, процес оформлення проїзних документів став ще швидше - досить вибрати необхідний спосіб оплати і покупка відбудеться за лічені секунди.

19 травня 2018 року в Челябінській області запуснені чартерні туристичні поїзди за маршрутами Челябінськ - Міас і Челябінськ - Златоуст. Замовником залізничних перевезень і організатором виступило туристичне агентство «Супутник». У компанії розроблено кілька варіантів туристичних поїздок, які розраховані на дитячі групи.

З 14 по 28 червня 2018 роки для перевезення вболівальників під час проведення в Єкатеринбурзі матчів Чемпіонату світу з футболу FIFA 2018 на Свердловської залізниці введено додатково 74 рейси приміських поїздів на 5

напрямок. 46 додаткових рейсів з використанням електропоїздів «Ластівка» були призначені на маршруті Єкатеринбург-Пасажирський - Аеропорт «Кольцово». В електропоїздах для зручності пасажирів встановлений Wi-Fi.

7 липня 2018 року на маршруті Тюмень - Тобольськ запуснені нові вагони, оформлені в туристичні. Рухомий склад обладнаний відповідно до сучасних вимог комфорту: всі вагони оснащені зручними кріслами з персональними аудіомодулем і розетками, системами кондиціонування повітря, екологічно чистими туалетними комплексами, інформаційними табло, апаратами роздачі питної води.

З 13 вересня в приміських касах залізничного вокзалу Тюмень відкрито продаж одноденних екскурсійних турів до Тобольська. У комплекс входить проїзд на приміському поїзді «Імператорський маршрут» до Тобольська і назад, гід і екскурсійний автобус по місту, квитки в музеї, обід.

Компанія продовжує працювати над підвищенням якості послуг, що надаються, а також створення комфортного середовища пасажира в поїзді. [13]

## **2.2 Приміські залізничні компанії у Польщі**

Член правління "Укрзалізниці" Іренеуш Василевський в інтерв'ю медіа-центру УЗ "Магістраль" розповів, як в Польщі реформували сектор приміських залізничних перевезень.

За його словами, цей вид діяльності був збитковим для Польської державної залізниці (РКР) до 2000 року - надходження від продажу квитків покривали витрати всього на 15-20%. Організація таких перевезень і якість рухомого складу були приблизно такими ж, як і зараз у "Укрзалізниці".

У 2000 році в Польщі ухвалили закон про реструктуризацію і приватизацію РКР, після чого ситуація в корені змінилася. На першому етапі в діяльності ж/д Польщі розвели пасажирський і вантажний сегменти, далі пасажирські

перевезення поділили на далекомагістральні і приміські - перші залишилися у власності РКР, а відповідальність за другим віддали місцевій владі, що є ключовим елементом реформи.

"Закон визнав організатором локальних перевезень їх (регіональні влади), а не залізницю. Тому місцеві адміністрації несуть відповідальність за якість і умови перевезення людей свого регіону. Якщо незручний графік, мало поїздів, некомфортні умови, польський пасажир подає скаргу на воєводу, а не на перевізника. Насправді це був довгий і дуже важкий процес.

Старші люди досі ототожнюють електричку з РКР, хоча на рухомому складі немає жодного знака, який би про це свідчив ". [14]

Він зазначив, що було два основних джерела доходу для приміських перевезень - квитки (15-20%) і регіональні дотації, з яких 70% становили інвестиції ЄС в розвиток регіонів, а ще 30% - інвестиції місцевого самоврядування. За ці кошти купувався новий рухомий склад і модернізувалася матеріально-технічна база.

В Україні місцеве самоврядування теж може дотувати цей вид перевезень, так як діючий закон передбачає можливість фінансування придбання рухомого складу, його ремонт, будівництво вокзалів і т.п.

У момент поділу різних видів перевезень, ділилися також підприємства, частина залишилася у РКР, частину віддали в підпорядкування місцевій владі. Крім того, уряд Польщі на підставі закону про реформування ж/д перевезень повністю виплатило всі борги, безліч з яких були хронічними і багаторічними.

У Польщі працювала досить зрозуміла схема співпраці воєводств з перевізником "Регіональні перевезення": послуга надавалася на ту суму, яка виділялася з місцевого бюджету. Місцеві адміністрації вважали, що суспільство погано розподіляє і використовує їх гроші. Тоді була чітко виписана формула витрат на організацію регіональних перевезень. Це стимулювало місцеву владу до створення власних перевізників. Першопрохідцем стала компанія "Колія

Мазовецька", яка почала надавати перевезення на інфраструктурі навколо Варшави. Далі ряд регіонів наслідували цей приклад.

Разом з тим, він зазначив, що деякі регіони не змогли або не захотіли створювати свого перевізника. Їм послуги надає компанія "Регіональні перевезення", але замовник, тобто місцева влада, повинен оплатити повну вартість кожного кілометра дороги. Він вирішує, буде це один маршрут на 100 кілометрів або десять - на 10 кілометрів. Не всі регіони знайшли кошти на транспортну послугу.

Оператор приміських перевезень розраховується з оператором інфраструктури раз на рік, коли той йому виставляє рахунок за користування своїм майном. "Цей чек зовсім інший, ніж для вантажних перевезень. Подібний рахунок надходить за користування вокзалами", - зазначив польський менеджер.

Василевський також звернув увагу, що пільговиків в Польщі не менше, ніж в Україні, а то і більше.

### **2.3 Західно-європейський досвід організації приміських перевезень**

Реформа господарства приміських пасажирських перевезень у Франції почалась на початку 2000-х. До прикладу з 2002 року регіональна влада вклала в придбання нового рухомого складу понад 10 млрд євро. Пасажиропотік з того часу у Франції виріс на 40% за рахунок повного задоволення попиту на приміські залізничні перевезення.

SNCF - це національний оператор залізничних перевезень Франції, який після реформи залишився лише підрядником, який виконує приміські перевезення. При цьому компанія не заробляє чи зазнає збитків на них, виконуючи державне соціальне замовлення. Замовлення цієї послуги, витрати і доходи перебувають у віданні місцевої влади, яка отримує відповідні субсидії з державного бюджету.

Схожа структура існує і в Німеччині, де землі та федеральна влада субсидують витрати залізничних компаній, додаючи у власні бюджети. Сума дотацій в середньому складає 6 євро на кожен євро, оплачений пасажиром.

В країні, окрім оператора приміських залізничних перевезень DB Regio AG, що входить до групи компаній Deutsche Bahn, функціонує понад 30 компаній, що створюють значну конкуренцію на ринку.

Німецьких оператор залізничної інфраструктури - компанія DB Netz AG управляє лівовою частиною мережі німецьких залізниць. Він є основним постачальником послуг інфраструктури на федеральних залізних дорогах Німеччини, займаючись розподілом пропускної спроможності інфраструктури, складанням і погоджені маршрутів руху поїздів.

Рухомий склад в Німеччині купується перевізниками за рахунок кредитів або береться в лізинг. Альтернативною можливістю є закупівля рухомого складу транспортними адміністраціями федеральних земель незалежно від процедури оголошення конкурсів на виконання перевезень. Потім транспортне відомство виконує виключно функції орендодавця, передаючи електрички операторам.

Місцевій владі вигідно інвестувати кошти в придбання нового приміського рухомого складу, зокрема через те що вони зможуть надавати своїм громадам новий сервіс, а отже отримати ріст рейтингів через нові голоси виборців.

Були і негативні наслідки реформи приміського сектора. Через неузгодженість графіків курсування ставались короткотривалі збої в роботі приміських пасажирських поїздів. Але ця проблематика носила більш організаційний характер. Значний вплив чинила саме відсутність досвіду в організації перевізного процесу між різними регіонами та операторами.

## 2.4 Організація та фінансування приміських перевезень

Перевезення пасажирів в приміському залізничному сполученні в світовій практиці відносять до планово збитковим видам діяльності, що вимагає фінансової підтримки. Розглянуто досвід застосування державних субсидій (Німеччина) і перехресного субсидування (Індія) приміських пасажирських залізничних перевезень. Досвід Німеччини оцінюється як найбільш підходящий для адаптації в українських умовах.

Різні країни по-різному підходять до організації і фінансування приміських залізничних перевезень. Вони можуть здійснюватися разом з вантажними перевезеннями однією компанією, або окремими незалежними компаніями, державними чи приватними, або тільки приватними компаніями після отримання франшиз на конкурсній основі на певних напрямках.

Незалежно від моделі організації перевезень самоокупною перевезення пасажирів у приміському сполученні може бути тільки на деяких лініях з дуже інтенсивним платоспроможним пасажиропотоком за умови слабкого розвитку інших видів транспорту. Іншими словами, перевезення пасажирів у приміському сполученні в світовій практиці визнана планово-збитковим видом діяльності, що вимагає фінансової підтримки.

Відомо, що фінансова підтримка приміському пасажирському комплексу може бути надана в результаті перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних або виділення державних субсидій. Перехресне субсидування досі здійснюється, наприклад, в Індії та Китаї, де вантажні і пасажирські перевезення організаційно не розділені і здійснюються однією компанією. Пряме ж державне фінансування застосовується головним чином там, де приміські залізничні та вантажні перевезення організаційно розділені і немає перехресного субсидування.

Як приклади можна привести Великобританію, Німеччину, Канаду.

На окрему увагу заслуговує досвід організації приміських пасажирських перевезень в двох латиноамериканських країнах-в Мексиці та Аргентині.

У 1990-ті роки в Мексиці пройшла приватизація залізниць, єдину вертикально інтегровану залізничну компанію розділили на кілька частин за географічною ознакою, кожен з них віддали в концесію. Після приватизації держава припинила підтримку пасажирських перевезень, а концесіонери відмовилися від збиткового виду діяльності та перехресного субсидування пасажирських перевезень, зосередившись на транспортуванні вантажів. В результаті за 1995-2000 рр. пасажирооборот скоротився в 26 разів - з 1,9 до 0,072 млрд пас.-км.

В Аргентині після реформи залізничного транспорту в 1988 році пасажирський комплекс був виділений і переданий в управління владі провінцій. Підтримка діяльності комплексу федеральними властями припинилася, однак не всі провінції були готові самостійно покривати збитки перевізників. З 1988 по 1997 р пасажирооборот знизився в 3,5 рази - з 13,5 до 4 млрд пас.-км. Протягом 1994-1995 рр. пасажирські перевезення були передані в управління приватним інвесторам на основі укладення концесійних угод. При цьому держава взяла на себе зобов'язання щодо отримання субсидій пасажирських перевезень. За п'ять років, з 1995 по 2000 р, пасажирооборот зріс в 2,5 рази до рівня 10 млрд пас.-км.

Таким чином, при вивченні сформованої практики встановлено наступне: якщо доступність перевезень для населення забезпечується регулюванням тарифів, необхідна умова існування приміських перевезень полягає в певному обсязі дотацій в пасажирський комплекс в результаті перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних або надходження постійних державних субсидій.

Найбільш яскравий приклад першого підходу - Індія, другого - Німеччина. В результаті реформування залізничної галузі в 1994 році структура приміського залізничного комплексу Німеччини зазнала значних змін. Були реалізовані такі принципи організації приміських залізничних перевезень:

- організаційний поділ приміських і вантажних перевезень;
- надання вільного доступу незалежним перевізникам до інфраструктури залізничного транспорту загального користування;
- фінансова підтримка приміського комплексу за допомогою прямих постійних державних субсидій.

За підсумками національної реформи залізничної галузі відповідальність за організацію приміського пасажирського сполучення і необхідні для цього фінансові ресурси були передані федеральним землям. Відповідно до прийнятого закону «Про регіоналізацію» (Regionalisierungsgesetz) федеральні землі повинні виступати в якості замовників перевезень в приміському сполученні і фінансувати збитки приміських компаній.

Як представники влади земель створюють спеціальні установи - транспортні адміністрації, в завдання яких входить проведення конкурсних процедур, укладення договорів з перевізниками, перерахування фінансових коштів приміським компаніям.

Таким чином, на території 16 федеральних земель сьогодні створені і функціонують 27 транспортних адміністрацій. Крім того, землі мають право приймати власні закони в частині регулювання приміських залізничних перевезень.

Останнім часом обсяг ринку приміських перевезень залізничним транспортом в Німеччині стабільно зростає, перевищуючи темпи зростання ринку перевезень в приміському сполученні в цілому.

З 2000 по 2014 роки пасажирооборот на залізничному транспорті збільшився на 36% на тлі загального зростання пасажирообігу в приміському сполученні на 7% і склав за результатами 2014 року 53 млрд пас. - км., при середній дальності поїздки 21 км (Рисунок 2.1).

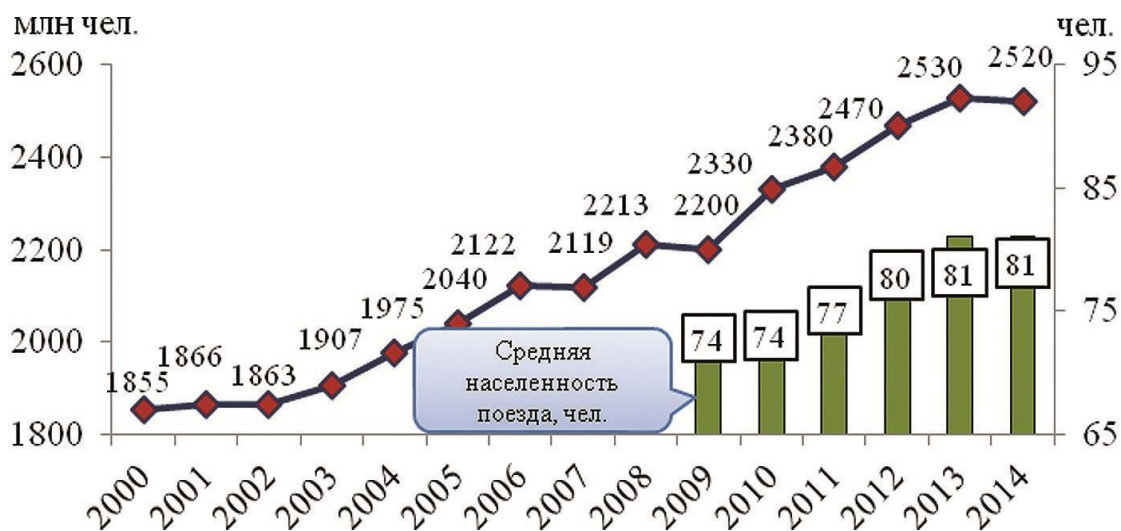


Рисунок 2.1 – Динаміка пасажирообороту і середньої дальності перевезення залізничним транспортом у приміському сполученні в Німеччині

Тенденція зростання відзначалася і за показником кількості перевезених пасажирів, значення якого за той же період збільшилася також майже на 36% і за результатами 2014 року склало 2520 млн пасажирів при середній населеності поїзда 81 чол. (Рисунок 2.2).

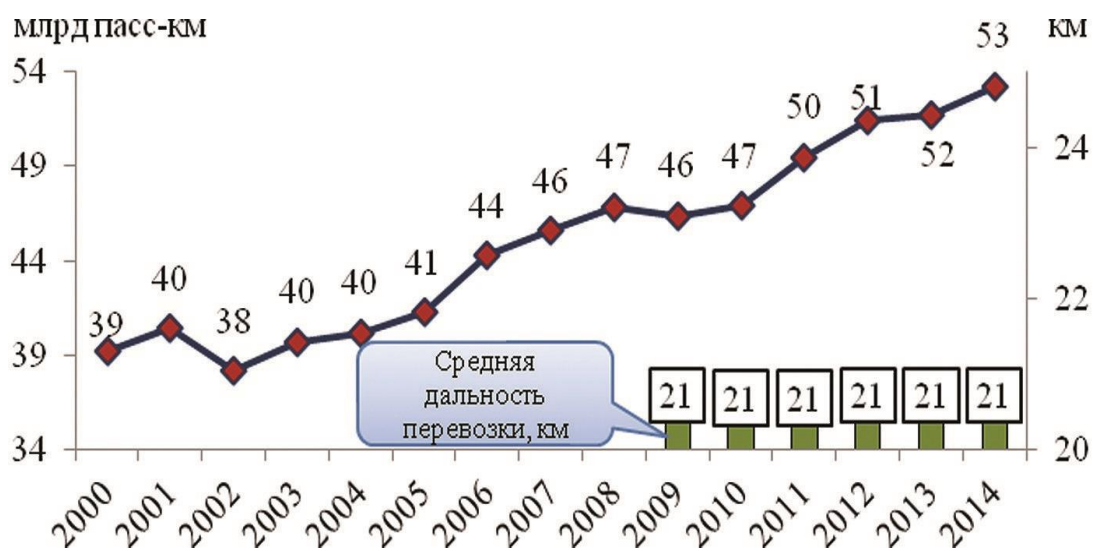


Рисунок 2.2 – Кількість перевезених пасажирів і середня населеність поїзда в приміському сполученні в Німеччині

Істотний драйвер зростання ринку приміських залізничних перевезень в Німеччині - проведена державна політика, а саме - довгострокові нормативно закріплені зобов'язання щодо фінансової підтримки діяльності приміського пасажирського комплексу за рахунок коштів федерального бюджету. Відзначимо, що незважаючи на високий рівень автомобілізації в Німеччині рухливість населення в приміському залізничному сполученні становить 30 поїздок на рік на людину.

Це перевищує значення того ж показника для України в п'ять разів.

Приміські перевезення входять в число планово-збиткових видів діяльності, і для нормального функціонування комплексу потрібне державне фінансування. У структурі доходів перевізника в Німеччині доходи від продажу квитків складають від 25 до 45%, решта субсидується державою. Основну частку в доходах перевізника (від 55 до 75%) складають кошти по регіоналізації, що направляються з централізованого федерального бюджету

Німеччини федеральним землям. Частка коштів, що виділяються безпосередньо з бюджетів федеральних земель, незначна і становить в структурі доходів перевізника від 0 до 5% (Рисунок 2.3).

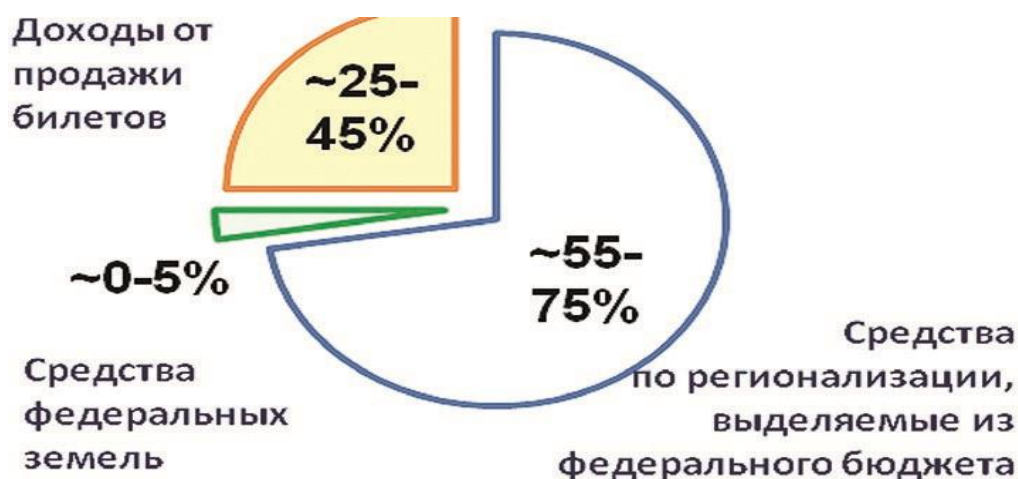


Рисунок 2.3 – Структура виручки приміських пасажирських компаній Німеччини

У структурі виручки приміських пасажирських компаній (ППК) з 2009 по 2014 р близько 60% припадало на субсидії (Рисунок 2.4). У розрахунку на один пасажиро-кілометр виручка в 2014 році становила 18,6 євроцентів, з яких 10,5 євроцентів становили субсидії і 8,1 євроцентів було зібрано за рахунок виручки від продажу квитків. У розрахунку на одного перевезеного пасажера виручка склала 3,97 євро, з яких 2,25 євро становлять субсидії і 1,72 євро - виручка від продажу квитків.

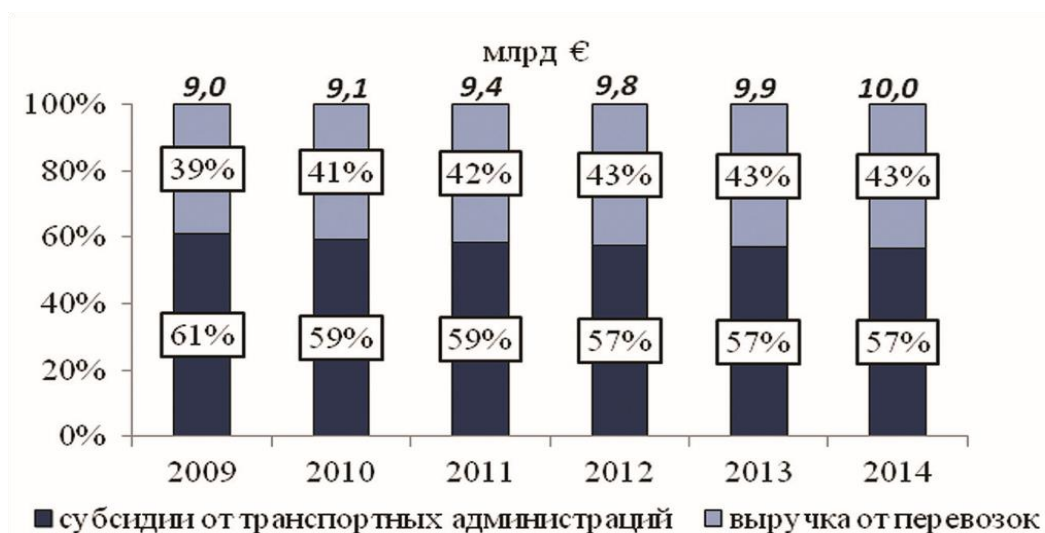


Рисунок 2.4 – Динаміка структури доходів від приміських перевезень в Німеччині

Засоби по регіоналізації виділяються суб'єктам з федерального бюджету і можуть бути спрямовані владою федеральних земель на організацію міських і приміських перевезень усіма видами транспорту. Частка коштів, що виділяються на залізничний транспорт, в період з 2009 по 2015 роках становила близько 80% від загального обсягу коштів по регіоналізації, що в абсолютному вираженні відповідало в середньому 5,7 млрд євро (Рисунок 2.5).

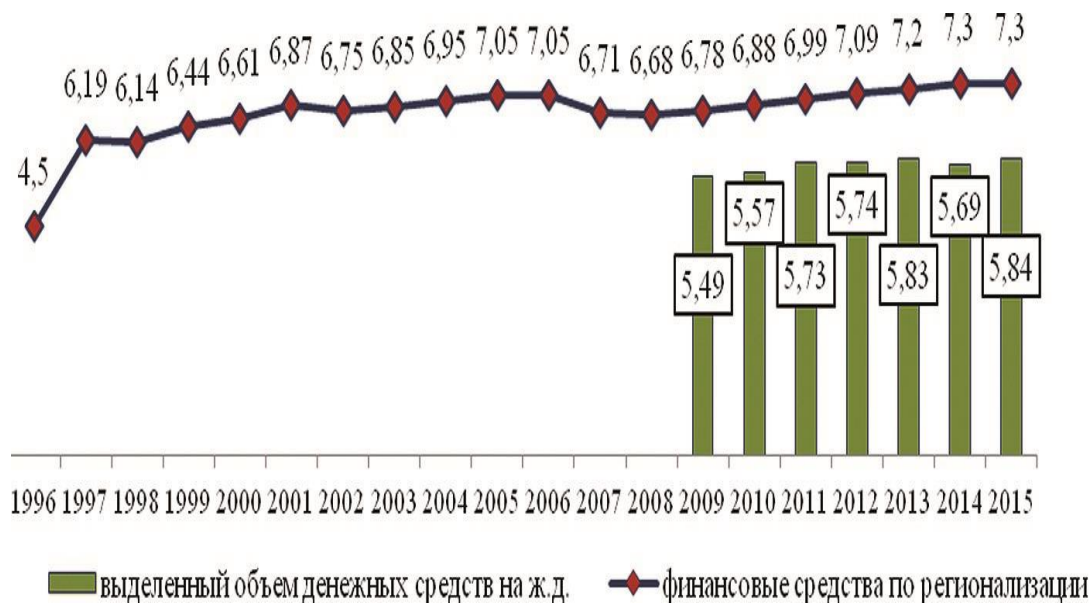


Рисунок 2.5 – Динаміка обсягів фінансування, що виділяються відповідно до закону «Про регіоналізації» в 1996-2015 рр., млрд євро

Грошові кошти виділяються кожній федеральній землі пропорційно чисельності населення і очікуваної динаміки її зміни і не залежать від обсягів перевезень. Сума коштів по регіоналізації щорічно індексується: з 2008 по 2015 роки розмір щорічної індексації був встановлений на рівні 1,5%.

Для розвитку сегмента приміських залізничних перевезень дуже важлива довгострокова державна політика Німеччини щодо перевезення пасажирів у приміському сполученні. Обсяг державної підтримки та його індексація в Німеччині законодавчо встановлені на найближчі 15 років (Рисунок 2.6).

У такої системи є велика перевага: вона дозволяє перевізникам і транспортним адміністраціям розширити горизонт планування, сприяє укладанню довгострокових договорів на транспортне обслуговування та посилення переговорних позицій під час обговорення можливості використання позикового фінансування для оновлення парку рухомого складу.

Згідно з чинною редакцією закону «Про регіоналізації», в 2016 році загальна сума виділених державою коштів склала 8 млрд євро, в період з 2017 по 2031 року обсяг державної підтримки буде щорічно індексуватися на 1,8%.



Рисунок 2.6 – Динаміка обсягів фінансування, що виділяються відповідно до закону «Про регіоналізації» в 2016-2031 рр., млрд євро [15]

## Висновки до розділу 2

– Згідно проаналізованих даних в країнах ЄС щорічно витрачається понад 36 млрд. євро на покриття збитковості пасажирських перевезень. В Німеччині загальні субсидії залізницям складають 7-14 млрд. євро, у Франції – 11 млрд. євро. Для порівняння збитковість пасажирських перевезень на залізницях України в 2018 р. склала 0,3 млрд. євро. На сьогодні в Норвегії з держбюджету покривається 50% вартості пасажирських перевезень, в Данії – 48%, Франції – 42%. В Італії, Німеччині, і навіть у новій країнах ЄС – Чехії та Болгарії пасажироплати оплачують близько 70% від вартості поїздки, інше компенсує бюджет. У Німеччині реформа приміських пасажирських перевезень вважається найбільш ефективною: вона допомогла збільшити пасажирооборот на третину при зростанні субсидій держави всього на 15%. Німеччині вдалося найбільш повно виконати і вимога регіоналізації субсидій. Дотації виділяються з федерального бюджету, але розпоряджаються ними регіони - землі: саме вони формують замовлення на перевезення, встановлюють маршрути, обсяг, частоту перевезень і тип рухомого складу, цінову пропозицію, а також проводять тендери серед операторів і укладають з ними довгострокові договори на надання послуг, не менше ніж на п'ять років;

– Держрегулювання тарифів приміських перевезень в більшості країн ЄС здійснюється в рамках доплат і субсидій: якщо потрібно стримати зростання тарифів, відповідно збільшується державна підтримка. При цьому доходи операторів утворюються не тільки від продажу квитків на поїзди, а й від реалізації додаткових послуг, які, до речі, в 1,8 рази перевищують надходження від продажу квитків.

## **3 ДЕЯКІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПРИМІСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ КОМПАНІЇ В УКРАЇНІ**

### **3.1 Основні положення реформування пасажирського комплексу залізничного транспорту України**

Цілі реорганізації пасажирського комплексу відповідають Концепції структурної реформи на залізничному транспорті:

- підвищення стабільності роботи пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПКЗТ), безпеки та якості послуг, які ним надаються;
- підвищення ефективності господарсько-економічної діяльності, виведення пасажирського комплексу залізничного транспорту на беззбитковий рівень, а в подальшому забезпечення отримання цільового прибутку;
- задоволення платіжеспроможного попиту на пасажирські перевезення. Для досягнення вказаних цілей необхідно забезпечити реалізацію наступних завдань:
- розвиток конкуренції в сфері перевезень та обслуговуванні пасажирів у дальньому слідуванні, формування ринку даних послуг на залізничному транспорті;
- ліквідація перехресного субсидування пасажирських перевезень в дальньому слідуванні за рахунок доходів від вантажних перевезень;
- удосконалення тарифної політики;
- фінансова та організаційна структуризація і відокремлення пасажирського комплексу залізничного транспорту;
- втілення заходів, які б забезпечували підвищення інвестиційної привабливості пасажирського комплексу залізничного транспорту;
- підвищення матеріальної зацікавленості працівників пасажирського комплексу і забезпечення їм соціальних гарантій.

Реорганізація ПКЗТ буде здійснюватись з дотриманням наступних принципів та на основі:

- забезпечення беззбитковості, підвищення економічної ефективності пасажирського комплексу;
- повного покриття всіх витрат, пов'язаних з наданням пасажирським перевізникам послуг інфраструктури і локомотивної тяги;
- повернення кредитів та витрат на їх обслуговування;
- поступового відпрацювання механізму реформування;
- інтеграції пасажирського комплексу залізничного транспорту у транспортну систему України;
- збалансованої соціальної політики.

Аналіз поточного стану пасажирського комплексу дозволяє виділити сильні і слабкі сторони його діяльності, а також основні зовнішні фактори впливу (SWOT-аналіз).

Сильні сторони:

- відпрацьований перевізний процес на власній експлуатаційно-ремонтній базі;
- стримування витрат завдяки масштабам діяльності з організації пасажирських перевезень;
- розвинута мережа продажу квитків;
- використання основ маркетингу перевезень.

Слабкі сторони:

- значна частка низькодохідних соціальних перевезень і постійних витрат;
- плинність кадрів унаслідок важких умов праці, недостатньої мотивації;
- значний знос основних засобів;
- низький рівень компенсації витрат із бюджету та відповідних цільових фондів.

Можливості:

- зростання платоспроможного попиту на перевезення;
- наявність потенційного незадоволеного попиту на нові прибуткові послуги і ринки;

- збільшення бюджетного фінансування.

Загрози:

- загострення конкуренції та втрата високодохідних клієнтів і ринків;
- відтік кадрів високої кваліфікації;
- ціновий тиск постачальників ресурсів і послуг на витрати пасажирського комплексу;
- обмежений платоспроможний попит населення;
- державне тарифне регулювання.

Тому доцільною є експлуатація на залізницях України швидкісних двохсистемних міжрегіональних пасажирських поїздів з розподіленою тягою. Впровадження швидкісних електропоїздів на основних залізничних напрямках, що поєднують м. Київ з обласними центрами, дасть змогу розв'язати ряд не тільки галузевих, а і загальнодержавних проблем, та, зокрема, дозволить забезпечити:

- оновлення рухомого складу залізниць на сучасній основі;
- скорочення часу перебування пасажирів у дорозі і забезпечення на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом кількох годин (як правило, у денний час із тривалістю поїздки до 6 год.);
- зменшення потреби у пасажирському рухомому складі за рахунок скорочення обороту поїздів та підвищення їх населеності;
- зменшення потреби у тяговому рухомому складі за рахунок вивільнення локомотивів постійного і змінного струмів та тепловозів;
- підвищення ефективності використання рухомого складу;
- покращення якості надання транспортних і сервісних послуг залізничним транспортом;
- збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортного обслуговування населення;
- підвищення безпеки руху;

- зниження негативного впливу транспортного сектору економіки на оточуюче природне середовище;
- задіяння технічного потенціалу вітчизняної промисловості.

Експлуатація швидкісних двохсистемних міжрегіональних пасажирських поїздів з розподіленою тягою можлива у двох варіантах:

(а) без створення окремої юридичної особи

Переваги

- відпрацьований перевізний процес на власній експлуатаційно-ремонтній базі;
- можливість компенсації витрат (повернення кредитів) за рахунок інших видів діяльності;
- відсутність потреби у налагодженні договірних взаємовідносин між суб'єктами;
- зниження ризиків діяльності.

Недоліки

- державне тарифне регулювання;
- інерційність системи державного управління;
- неможливість повноцінного використання ринкових та маркетингових механізмів унаслідок недостатньої гнучкості системи управління;
- недостатність компенсації з бюджету перевезень пільгових категорій громадян.

(б) зі створенням окремої юридичної особи

Переваги

- діяльність буде сконцентрована на безпосередній експлуатації рухомого складу та отриманні від неї максимальної вигоди;
- орієнтація на ринкові принципи управління: беззбитковість, окупність, повну компенсацію витрат тощо;
- використання маркетингових принципів управління;
- зростання гнучкості при прийнятті рішень в частині залучення пасажирів;

- гнучке конкурентне тарифоутворення.  
Недоліки
- необхідність розробки і затвердження правових та нормативних документів, які регламентують діяльність компанії;
- ризик недостатності пасажирів/доходів (на початковому етапі ведення діяльності);
- необхідність налагодження фінансових потоків та договірних взаємовідносин із суб'єктами, які володіють інфраструктурою та надають суміжні послуги.

З огляду на сильні і слабкі сторони цих варіантів, більш перспективним є варіант експлуатації рухомого складу зі створенням юридичної особи, хоча не слід виключати ризик того, що на початковому етапі виходу на ринок виникне потреба у частковій компенсації витрат за рахунок інших видів діяльності, оскільки не гарантовано, що одразу даний вид рухомого складу буде достатньо популярним серед пасажирів.

З точки зору організаційно-правової форми, залізнична пасажирська компанія з експлуатації швидкісних двохсистемних міжрегіональних пасажирських поїздів з розподіленою тягою може бути створена в вигляді:

а) структурного підрозділу Державної адміністрації залізничного транспорту України, тобто державного підприємства «Український державний центр міжрегіональних пасажирських перевезень»;

б) публічного акціонерного товариства «Міжрегіональна пасажирська компанія» із часткою державної власності (100%).

На нинішньому етапі видається за доцільне виокремлення господарюючого суб'єкта у вигляді структурного підрозділу (варіант а), а на III етапі реформування залізничного транспорту України – з перетворенням його на акціонерне товариство (варіант б).

Така організаційно-правова форма дозволить зберегти високий рівень контролю, керованості та безпеки пасажирських перевезень, забезпечить

найбільш збалансований розвиток інфраструктури і створить умови для оперативного втілення програм та ініціатив щодо збільшення конкурентоздатності пасажирських перевезень.

Необхідними умовами створення ДП «Український державний центр міжрегіональних пасажирських перевезень» є такі:

- передача майнової бази на баланс створюваного ДП;
- забезпечення фінансової прозорості пасажирських перевезень для прийняття обґрунтованого рішення щодо необхідних розмірів бюджетного субсидування;
- забезпечення беззбитковості і фінансової стійкості ДП з метою мінімізації соціальних ризиків;
- бюджетне фінансування створюваного ДП;
- підвищення економічної ефективності за рахунок розвитку прибуткових послуг;
- забезпечення інвестиційної привабливості ДП «Український державний центр міжрегіональних пасажирських перевезень» для відновлення основних засобів.

Планується, що ДП буде зосереджено на таких видах діяльності:

- міжрегіональні перевезення у двосистемних міжрегіональних пасажирських поїздах з розподіленою тягою (з місцями 1 та 2 класів);
- забезпечення харчуванням на шляху слідування;
- ремонт рухомого складу;
- перевізні послуги для іноземних компаній і громадян на замовлення;
- додаткові послуги (у т.ч. туристські) на базі власних поїздів і з використанням власних активів.

Взаємовідносини з власниками інфраструктури та кредиторами ДП «Український державний центр міжрегіональних пасажирських перевезень» буде свої взаємовідносини із забезпечуючими структурами на основі договірних

відносин, таким чином компенсуючи витрати на організацію руху власних поїздів. Витрати по поверненню кредитів та відсотків також покладаються на ДП.

Метою тарифної політики є покриття витрат на експлуатацію рухомого складу, виплату кредитних зобов'язань та отримання прибутку від діяльності. Тариф на перевезення має формуватись за витратним методом. В подальшому його коригування може здійснюватись з урахуванням ринкових та конкурентних зовнішніх факторів. Пасажирський тариф умовно поділяється на дві складові: «квиток» (який включає витрати на транспортну інфраструктуру, тягу і вокзальну складову) і «плацкарту» (послуги транспортної компанії – власника вагону).

За економічними елементами до складу тарифу мають увійти такі складові:

а) власні

- амортизаційні відрахування на оновлення рухомого складу;
- оплата праці локомотивних бригад і провідників;
- витрати на утримання адміністративно-управлінського персоналу;
- витрати на погашення кредиту;
- відсоток рентабельності (прибуток);

б) сторонні

- комісійний збір (вартість бланку, плата за використання квиткових кас, вокзалів і т. ін.);
- витрати на електроенергію, яка споживається в процесі руху (тяга);
- плата за користування інфраструктурою (колія, СЦБ, забезпечення руху, маневрові роботи і т. ін.);
- витрати на підготовку рухомого складу до рейсу (екіпірування, огляд і т. ін.);
- витрати на підтримання рухомого складу у належному стані (ТО, ремонти і т. ін.);
- страховий збір.

ДП «Український державний центр міжрегіональних пасажирських перевезень» необхідно укласти відповідні договори на обслуговування зі сторонніми організаціями та організувати процес розрахунків.

За попередніми варіаційними розрахунками було з'ясовано, що для забезпечення терміну окупності у 8 років для двосистемних міжрегіональних пасажирських поїздів з розподіленою тягою при існуючому рівні витрат на залізницях та враховуючи середню заповненість поїздів на рівні 75% потрібно збільшити ціну проїзного документу наступним чином (відносно діючих нині тарифів):

- для місць I класу - на 70%;
- для місць II класу - на 60%

Даний рівень тарифів на проїзд можна прийняти за базовий (індикативний).

З урахуванням зовнішніх (ринкових) факторів тариф може бути скоригований з огляду на:

- інфляційні процеси (зокрема здорожчання енергоресурсів та комплектуючих);
- тарифну політику конкурентних сегментів ринку (вартість проїзду на автомобільному транспорті, авіаційному тощо);
- нерівномірності попиту на пасажирські перевезення;
- в періоди підвищеного попиту тариф може збільшуватись на 5-20%;
- в періоди низького пасажиропотоку – до 5%;
- умов оплати (при умові попередньої оплати – бронювання місць – до 10%);
- масових поїздок (5-10%);
- карток постійних користувачів (VIP-пасажирів) – до 3%.

Формування попиту слід проводити до початку введення в експлуатацію нового рухомого складу. Інформаційна кампанія має сформувати у потенційних клієнтів позитивне ставлення до нового виду пасажирських перевезень, привернути увагу, викликати інтерес. Передусім слід орієнтуватись на населення

із середніми та високими статками, які при нагоді спробують дану послугу та перейдуть з інших видів транспорту на залізничний.

Формування позитивного іміджу залізниці, її природні переваги повинні бути чітко сформовані у свідомості населення. Пасажирські перевезення залізничним транспортом мають перейти від розряду найбільш економних, соціальних у розряд престижних, швидких, зручних, безпечних та таких, яким надається перевага в першу чергу.

Картки постійних користувачів, зручний розклад, тривалість поїздки – це лише деякі нецінові фактори, які можуть вплинути на потенційних пасажирів та надійно залучити їх до залізничного транспорту. Дане питання вимагає додаткових досліджень і має значні перспективи.

Виходячи з вищезазначених положень, реалізація реформування пасажирських перевезень потребує виконання ряду науково-дослідних робіт для більш детального опрацювання наступних напрямків:

- Розробка бізнес-плану (ТЕО);
- Розробка методики розрахунку економічно обґрунтованих тарифів і тарифної політики для денних швидкісних поїздів;
- Розробка заходів по залученню пасажирів з метою інтенсивного використання денних швидкісних поїздів;
- Дослідження впливу факторів зовнішнього середовища на діяльність пасажирської компанії, оцінка ризиків діяльності та розробка антиризикових заходів.

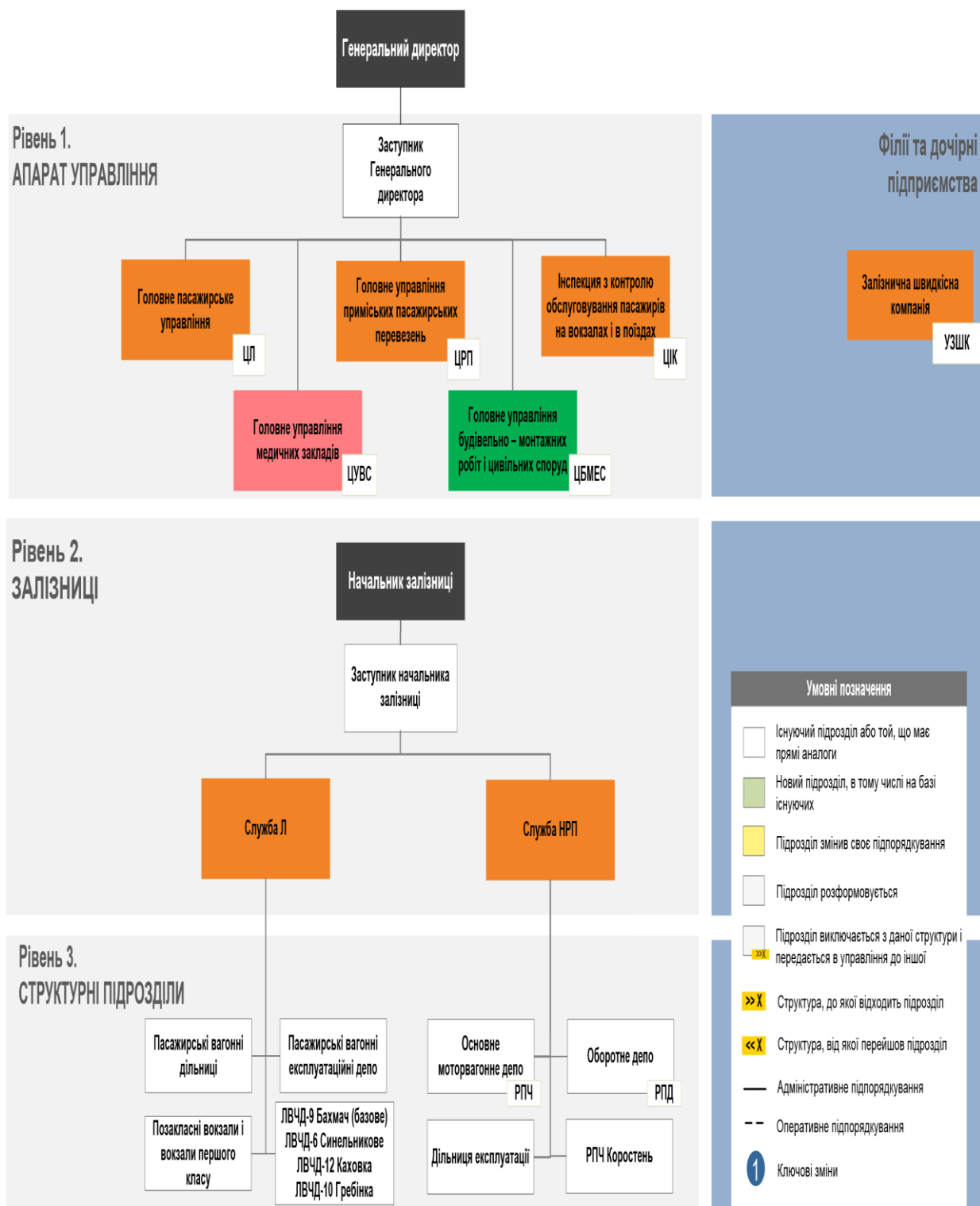


Рисунок 3.1 – Поточна структура вертикалі пасажирських перевезень

### **3.2 Реформа приміських пасажирських залізничних перевезень і розвиток регіонів**

Приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, але їхній розвиток безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

Залізничний транспорт історично є глибоко інтегрованим в соціально-економічні процеси нашої держави. На залізничні перевезення припадає 85% усього вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) і близько 30% пасажирообороту, що свідчить про їх високу затребуваність. Частка пасажирообороту залишається стабільно високою.

В сучасних економічних умовах приміське залізничне сполучення має високу значимість у розвитку регіонів, забезпечуючи мобільність трудових ресурсів. Приміський залізничний транспорт оптимально підходить для швидкого переміщення великої кількості пасажирів, таким чином може впливати на схеми розвитку як мегаполісів, так і їх міст-сателітів. Приміські пасажирські перевезення є ефективним і найдешевшим видом транспортного сполучення, який поєднує міста на відносно невеликій відстані.

Високий попит на пасажирські залізничні перевезення обумовлений численними факторами, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов.

Приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на дорогах, забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо.

З економічної точки зору, забезпечення пасажирських приміських перевезень, за умови регулювання тарифної політики на державному рівні, не є комерційно-привабливим, тому що масовий попит на пасажирські приміські

перевезення є по факту "соціальним" замовленням держави, спрямованим на забезпечення транспортної доступності та мобільності населення.

Більш того, приміський залізничний транспорт здатний забезпечувати суттєві фінансові вигоди від підвищення вартості майна в населених пунктах через які проходить залізничне сполучення і більш якісних схем розвитку регіонів.

Деякі приміські залізничні системи, зокрема, європейські, досить успішно зіграли на ідеї збільшення вартості майна для запуску нових маршрутів, та як наслідок фінансування власних потреб для розвитку міст чи цілих регіонів.

Світовий досвід доводить, що одним з інструментів росту внутрішнього валового та регіонального продукту (ВВП та ВРП) являється підвищення мобільності населення. Іншими словами розвиток приміських пасажирських перевезень може стати стимулом для економічного зростання регіонів. Зокрема, розгалуженість залізничної мережі та наявність приміського залізничного сполучення напряму корелює з показниками ВРП.

Провідні аналітики прийшли до висновку, що чималі вкладення в приміське пасажирське сполучення з державних чи регіональних бюджетів багаторазово окупаються за рахунок прямих і синергетичних ефектів від підвищення мобільності населення, скорочення безробіття, зростання доходів населення, підвищення податкових надходжень та інших соціально-економічних чинників.

Європейські експерти підраховали, що кожна вкладена грошова одиниця в приміське залізничне сполучення дає економіці додаткові надходження від 1,1 до 5-ти кратного розміру інвестицій.

В цілому, маятникова міграція в агломерації мегаполісів забезпечує додаткові податкові доходи бюджетів, і це значно вище бюджетних витрат на підтримку приміського залізничного транспорту. Це ефекти, які можливо оцінити в грошах, але є й інші не менш важливі, наприклад, зменшення часу прямування в дорозі, усунення заторів, екологія тощо.

В Україні тарифи на проїзд в приміському залізничному сполученні регулюються місцевими органами влади, тоді як завдання оновлення приміського рухомого складу цілком і повністю впало тягарем на плечі Укрзалізниці. Держава, на жаль, ігнорує частину 5 статті 10 Закону України "Про залізничний транспорт", яка передбачає, що придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Ба більше, місцеві бюджети вже котрий рік не відшкодовують у повній мірі кошти за перевезення пільгових категорій громадян. Сума недоотриманого фінансування лише за останні 10 років перетнула позначку у 3 млрд грн.

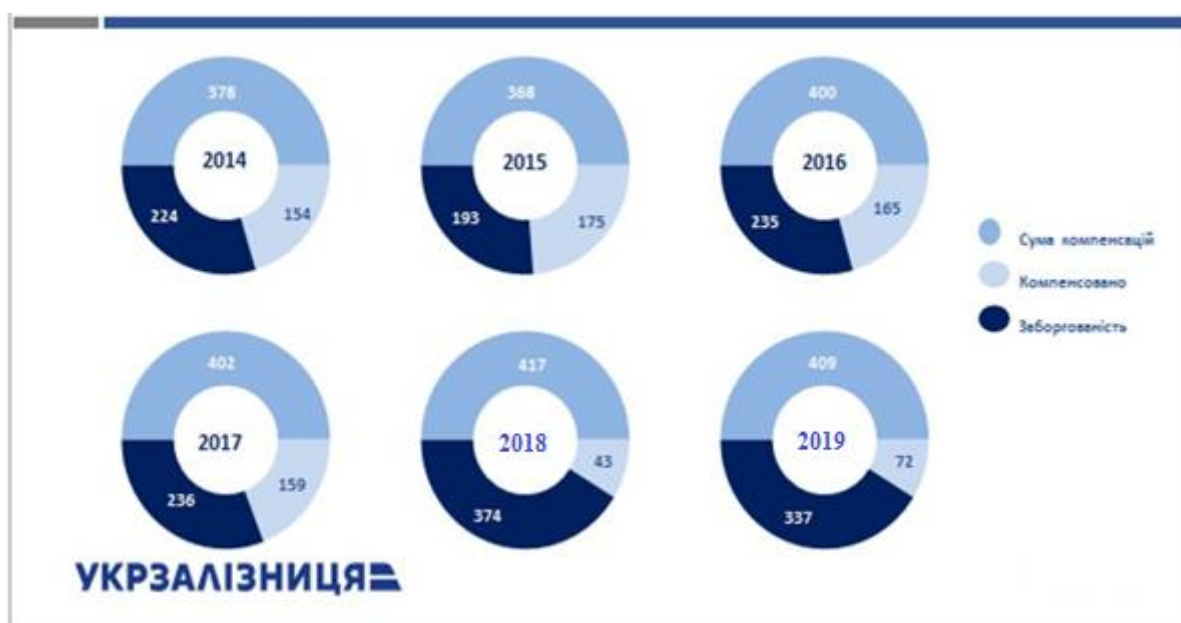


Рисунок 3.2 – Динаміка зміни рівня компенсації приміських пасажирських перевезень на 2014 – 2019 роки

Статті	Господарство приміських пасажирських перевезень, тис грн
Дохід від реалізації	588 844
Витрати на персонал	2 584 647
Амортизація	870 424
Електроенергія	722 395
Пальне	604 993
Ремонт та обслуговування	527 679
Операційний результат	- 4 721 294

**УКРЗАЛІЗНИЦЯ**

Рисунок 3.3 – Фінансові показники діяльності приміських пасажирських перевезень за 2019 рік

Більшість користувачів послуг приміського залізничного комплексу навіть не підозрює, що їх квиток покриває лише десяту частину від реальності собівартості перевезень.

Іншими словами, "Укрзалізниця" змушена субсидувати збитки від приміських пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних.

Угода про асоціацію між Україною та ЄС стала основою та дороговказом масштабних внутрішніх змін в усіх сферах економіки України, серед яких і залізничний транспорт. Відповідно до Угоди, Україна повинна створити інституційні та ринкові умови відповідно до Європейської моделі залізничного транспорту.

Європейська модель заснована на ідеї про те, що залізнична інфраструктура (колії, пристрої СЦБ, лінії електропередач, вокзали, станції, в деяких випадках тяга) може залишатися державною монополією. В той час як транспортні перевезення повинні надаватися різними компаніями на умовах конкуренції. Таким чином, ймовірно, буде кілька залізничних підприємств-перевізників і

щонайменше один управляючий інфраструктурою, який буде продавати залізничним підприємствам новий продукт - пропускну здатність.

Зокрема, імплементація Регламенту європейського союзу № 1370 від 2007 року передбачає ліквідацію перехресного субсидування приміських пасажирських перевезень, що надасть змогу зняти з "Укрзалізниці" значне фінансове навантаження через звільнення від зобов'язань перевозити пасажирів у приміському сполученні за тарифами, що значно нижчі за собівартість.

Разом з тим, другою частиною статті 9 Закону України "Про залізничний транспорт" передбачено "Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів". Іншими словами кошти, за рахунок яких "Укрзалізниці" доводиться субсидувати приміські перевезення, мають відшкодовуватись з місцевих бюджетів згідно вимог закону. Окрім вищезазначеного, п'ятою частиною статті 9 того ж закону визначено наступне: "Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загальногосподарського використання від їх використання відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг".

Європейська модель організації залізничних приміських пасажирських перевезень заснована на ідеї концесійних договорів (контрактів).

Ціллю концесійного договору є досягнення збалансованої участі державного та приватного сектору у виконанні зобов'язань щодо суспільно важливих перевезень.

Суспільно важливі перевезення пасажирів залізничним транспортом - це послуги з перевезення пасажирів у приміському сполученні, що мають вплив на соціальний, екологічний і регіональний розвиток держави або окремих регіонів,

та які не можуть надаватися на комерційній основі через фінансову непривабливість.

Саме місцева влада буде замовником послуги з приміських перевезень, формулювати вимоги до поїздів, кількості і протяжності маршрутів, виділяти кошти на придбання нового рухомого складу. [16]

### **3.3 Опис сучасного стану та проблематика**

В Україні приміські пасажирські перевезення відіграють велике значення у розвитку економіки країни. Мільйони працівників дістаються на роботу в великі міста з так званих міст-сателітів саме за допомогою залізничного транспорту.

За часи незалежності пасажирські перевезення в приміському сполученні переживають постійний стан спаду.

Приміський комплекс на сьогодні має купу проблем, серед яких планова збитковість та небажання місцевих бюджетів покривати збитки, критичний знос основних фондів господарства приміських залізничних перевезень, недосконала тарифна політика та проблема несплати проїзду.

Очевидно, при виборі інструментів для побудови цільової моделі розвитку приміського залізничної сфери необхідно врахувати практичний успішний закордонний досвід. Аналіз закордонних систем організації діяльності господарства приміських залізничних перевезень вказує на те, що ключову роль у функціонуванні комплексу відведено саме державі, а не залізничним компаніям.

Відсутність чіткої цільової моделі функціонування приміських залізничних перевезень не дозволяють вирішити проблему їх занепаду, не говорячи про розвиток.

Таким чином, світовий досвід організації приміських перевезень підтверджує, що державна підтримка являється ключовим принципом побудови і найважливішою умовою функціонування господарства приміських пасажирських

перевезень. Розвиток приміських залізничних перевезень безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

Удосконалення моделі пасажирського залізничного сполучення має важливу соціально-економічну значимість. Забезпечення транспортної доступності між регіонами країни для громадян підвищує їх мобільність, тим самим позитивно впливає на розвиток міських агломерацій, що, в свою чергу, стимулює економічний розвиток регіонів.

Розвиток приміського залізничного сектору забезпечує державі можливість стабільного соціально-економічного та територіального розвитку, що в свою чергу формує економічний потенціал для росту внутрішнього виробництва товарів та послуг.

На сьогоднішній день, приміський залізничний транспорт залучений як обов'язковий логістичний ланцюг в безліч важливих для держави галузей, створюючи трудову міграцію та транспортну мобільність трудових ресурсів, тим самим беручи участь у формуванні доданої вартості та дозволяючи забезпечити функціонування цілих підприємств.

В умовах диспропорції в соціально-економічному розвитку адміністративних центрів та їх регіонів, залізничне сполучення дозволяє нівелювати нерівномірність зростання та дозволить розвиватись регіонам за рахунок забезпечення ритмічних приміських пасажирських перевезень.

Необхідність виділення державних коштів на розвиток приміського сполучення повинне бути впершу чергу підґрунтям для стратегічного розвитку країни, та зокрема, її регіонів, а не тільки з позиції комерційної окупності таких проектів.



Рисунок 3.4 – Парк господарства приміських пасажирських перевезень

В Україні вже є досвід передачі приміського рухомого складу на баланс міст. Зокрема, з метою організації рівномірного розподілу пасажиропотоків та зменшення навантаження на інший громадський транспорт столиці, а також для забезпечення прямого зв'язку між лівобережною та правобережною частинами міста у 2009 році запущено пілотний проект "міська електричка". Пасажиропотік наразі становить понад 100 тис. пасажирів на добу.

Проект міської електрички реалізує Південно-Західна залізниця спільно з комунальним підприємством "Київпаstrанс".

Ролі в проекті розподілені наступним чином:

- Південно-Західна залізниця відповідає за належний стан залізничної інфраструктури, рухомий склад, системи електропостачання та посадочних платформ;
- "Київпаstrанс" формує тарифи та адмініструє дохід.

Серед недоліків проекту варто виділити, що через щільний інтервал руху приміських поїздів трапляються їх запізнення. Пропускна здатність дільниць не завжди дозволяє вчасно пропускати таку кількість поїздів через високу вантажо- та пасажиронапруженість напрямків.

Безперечно, кращим варіантом розвитку проекту буде вкладання окремої залізничної колії для "міської електрички", що надасть змогу зменшити інтервал руху до 10 хв, бо попит на таку послугу щорічно зростає. Звичайно ж, реалізація такого плану залежатиме від фінансових можливостей міста та технічних спроможностей залізничної інфраструктури.

Таким чином, як показують результати дослідження, вкладення в приміське залізничний сегмент, вигідні як із загальноекономічної точки зору, якщо розглядати всі ефекти для суспільства і порівнювати з усіма витратами, які суспільство несе, так і з бюджетної, якщо порівнювати тільки надходження до бюджетів з субсидіями. Зокрема, вигаш від поїздок на роботу отримує сам пасажир у вигляді заробітної плати, його роботодавець у вигляді доходів, які приносить співробітник, продавці товарів і послуг, які пасажир може собі дозволити завдяки наявності роботи і бюджет у вигляді податкових відрахувань. Це дозволить владі регіонів чітко розуміти і оцінювати ефекти від підтримки приміського залізничного транспорту.

Зношеність приміського рухомого складу сягає критичної межі. Нині моторвагонний рухомий склад зношений на 86,7 %, дизель-поїзди - 97,1%, рейкові автобуси - понад 18%.

Модернізація одного електропоїзда обходиться у понад 40 млн грн, а придбання нового коштує в 10 разів більше.

У приміському сполученні "Укрзалізниця" щорічно перевозить понад 100 млн пасажирів.

Гарною новиною є те, що у 2019 році Крюківський вагонобудівний завод інвестує близько 200 млн грн у створення приміського електропоїзда.

Отже, в нас може з'явитись свій виробник приміського рухомого складу.

В таких умовах, у найближчі роки в оновлення приміського пасажирського рухомого складу необхідно інвестувати не один десяток мільярдів гривень. Очевидно, що без державної підтримки й надалі спостерігатиметься подальший занепад приміського сектору залізничних перевезень.

Залишається відкритим питання, чи готова держава виконувати свої соціальні функції?

### **3.4 Принципи державно-приватного партнерства**

Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць.

Транспортною стратегією України на період до 2020 року основними напрямками розвитку транспортної інфраструктури залізниць визначено збільшення пропускних спроможностей залізничного транспорту, впровадження руху швидкісних пасажирських поїздів, створення мережі транспортно-логістичних центрів, впровадження технологій енергозбереження та удосконалення системи супроводу транспортних засобів. Однак, реалізація проектів, здатних забезпечити втілення визначених пріоритетів розвитку залізничного транспорту в життя, вимагає значних обсягів інвестиційних ресурсів та великою мірою залежить від розмірів фінансування з державного бюджету України.

Ключовою проблемою, яка ставить під загрозу виконання визначених проектів розвитку залізничного транспорту, є низькі інвестиційні можливості держави та істотні обмеження фінансових ресурсів Укрзалізниці, її низький інвестиційний клімат, що досить часто не дозволяє галузі рухатися «у ногу» з науково-технічним прогресом.

Наявність такої ситуації на залізничному транспорті України, що на сьогоднішній день призвела до зниження провізних спроможностей залізниць та

втрати їх конкурентного потенціалу, вимагає пошуку нових джерел залучення інвестиційних ресурсів в галузь. Одним із ефективних інструментів розвитку транспортної інфраструктури Укрзалізниці, який довів свою дієздатність в практиці функціонування європейських залізниць, є механізм державно-приватного партнерства.

Аналізом останніх досліджень та публікацій виявлено, що питання інвестиційного партнерства держави та бізнесу знайшли своє відображення у величезній кількості наукових праць вітчизняних та закордонних вчених. Серед науковців, які приділяли увагу вивченню засад державно-приватного партнерства та їх реалізації в транспортному комплексі країни, слід виділити наступних вчених. Ю.С. Вдовенко у своїх працях вивчав світовий досвід концесійної діяльності та розробляв теоретичні основи державно-приватного партнерства. Варнавський В.Г. спільно з Клименко А.В. та Королевим В.А. приділяли увагу розробці теоретичних основ державно-приватного партнерства та механізмів його реалізації. Запатріна І. досліджувала проблеми та перспективи застосування публічно-приватного партнерства для реалізації інфраструктурних проектів в Україні. Авксентьєв М.Ю. розглядав державно-приватне партнерство (ДПП) в якості механізму залучення інвестицій в розвиток транспортного комплексу країни. Поряд з цим, потребують подальшого вивчення теоретичні аспекти реалізації проектів ДПП в транспортному комплексі та удосконалення механізмів залучення приватного капіталу в реалізацію інфраструктурних проектів залізничного транспорту, які б сприяли досягненню стратегічних пріоритетів галузі та відновленню транспортного потенціалу Укрзалізниці.

Саме тому, метою даної статі є вивчення теоретичних основ державно-приватного партнерства та розробка механізму фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць на основі державно-приватного партнерства.

Основною тенденцією сучасного світового розвитку є поширення та поглиблення процесів інтеграції як окремих підприємств, так і цілих галузей

економіки, що здійснюється для досягнення єдиної мети – забезпечення оптимізації всіх процесів функціонування підприємств та отримання синергетичного ефекту за рахунок поглиблення співробітництва та партнерства. Особливо актуальними ці закономірності є для інфраструктурних галузей та державного сектору управління, діяльність яких потребує значних фінансових інвестицій та характеризується надзвичайно високим ризиком.

Аналіз наукової літератури, в якій приділяється увага розкриттю теоретичних основ ДПП, дозволив встановити відсутність загально визнаної термінології, що обумовлює розмитість меж даного поняття. Згідно з визначенням Міжнародного валютного фонду державно-приватне партнерство – це угода, в рамках якої приватний сектор надає інфраструктурні активи та послуги, які традиційно забезпечуються державою». Однак, на думку авторів статті, наведене визначення ДПП стосується виключно інфраструктурної сфери економіки та не передбачає реалізацію подібних проектів в інших соціально значущих галузях економіки. Більш повне визначення даного поняття пропонує В.Г. Варнавський, який ДПП розглядає як юридично закріплену форму взаємодії між державою та приватним сектором у взаємовідносинах об'єктів державної та муніципальної власності, а також послуг, що надаються державними та муніципальними органами, закладами та підприємствами, з метою реалізації суспільно значущих проектів в широкому спектрі видів економічної діяльності.

В Законі України «Про державно-приватне партнерство» наводиться наступне визначення даного поняття «Державно-приватне партнерство – співробітництво між державою Україна, Автономною Республікою Крим, територіальними громадами в особі відповідних державних органів та органів місцевого самоврядування (державними партнерами) та юридичними особами, крім державних та комунальних підприємств, або фізичними особами - підприємцями (приватними партнерами), що здійснюється на основі договору».

Основними ознаками ДПП, які відрізняють його від інших форм співробітництва, є:

- по-перше, проекти ДПП створюються безпосередньо для реалізації конкретних проектів розвитку та передбачають чітке дотримання термінів їх реалізації;
- по - друге, модель співробітництва в межах ДПП відображає основні цілі та завдання, що вирішуються в рамках партнерських проектів;
- по - третє, основними формами інвестування при реалізації механізму ДПП є спільне інвестування декількома учасниками та приватні інвестиції, доповненні державними фінансовими ресурсами;
- вчетверте, для ДПП характерним є специфічні форми розподілу відповідальності між партнерами: якщо держава встановлює цілі проекту з позиції соціальної ефективності та визначає вартісні і якісні його параметри, здійснює контроль за ходом реалізації проекту, то приватні інвестори беруть на себе відповідальність в сфері розробки, фінансування, будівництва, експлуатації та управління об'єктом;
- по - п'яте, оскільки реалізації більшої частини проектів пов'язана з високим рівнем ризику повернення фінансових вкладень, то для ДПП притаманним є розподіл подібних ризиків за взаємної узгодженості сторін.

Враховуючи бачення науковців сутності ДПП та авторське розуміння авторів статті значення даної форми залучення інвестицій в розвиток транспортної інфраструктури залізниць, під категорією державноприватне партнерство в сфері розвитку транспортної інфраструктури залізниць пропонується розуміти механізм співробітництва державного та приватного капіталів в сфері залучення фінансових ресурсів, впровадження новітніх методів управління та використання інтелектуального потенціалу, з одного боку, та створення інституційних основ для розвитку інфраструктурних об'єктів залізничної галузі, з іншого, з метою реалізації стратегічних цілей розвитку залізничного транспорту та досягнення соціально-економічного ефекту.

Різноманітність форм взаємодії державного сектору та приватного капіталу обумовило існування різних форм ДПП, вибір та впровадження яких залежить,

впершу чергу, від мети реалізації та сфери застосування обраного проекту, а також від рівня прибутковості проектів та механізмів розподілу проектних ризиків.

В світовій практиці найбільше поширення отримали такі форми ДПП, як:

- Контракти на управління та договори лізингу (оренди) передбачають передачу приватному партнеру на певний період певних функцій з управління об'єктом інфраструктури, залишаючи за державою повноваження з прийняття інвестиційних рішень та несення операційних ризиків. У випадку з договорами оренди (лізингу) приватний капітал на платній основі приймає у власне володіння транспортний об'єкт та операційні ризики, пов'язані з його експлуатацією;
- Концесії (або контракти на управління та експлуатацію) передбачають передачу функцій з управління об'єктом інфраструктури приватному бізнесу на певний період та всіх ризиків, пов'язаних з його експлуатацією.

Такого роду форма партнерства передбачає здійснення приватною компанією величезних обсягів інвестицій в добудову, або відновлення об'єкту транспортної інфраструктури, який експлуатує протягом терміну дії контракту, а по закінченню якого об'єкт повертається знову у власність держави.

В основі такої форми ДПП знаходяться такі види концесійних угод, як «Відновлення, експлуатація та передача», «Відновлення та оренда або оренда та передача», «Будівництво, відновлення, експлуатація та передача».

Нові проекти полягають в будівництві та експлуатації приватною компанією або спільним державно-приватним підприємством об'єкту транспортної інфраструктури протягом терміну дії контракту, по завершенню якого об'єкт може бути повернений державі.

Продаж (приватизація активів) за якої частина акцій транспортного об'єкту державної власності шляхом продажу (або шляхом приватизації) переходить у власність приватної компанії.

Останнім часом в практиці діяльності європейських країн досить широке поширення набула така форма ДПП як контракти або контракти життєвого циклу,

яка отримала найбільшу популярність саме в сфері функціонування й розвитку інфраструктури залізниць. В основі цієї форми партнерства знаходиться співробітництво, яке, з одного боку, не передбачає відмови від бюджетного фінансування, що і є основним мотивом для участі приватного капіталу в реалізації державних проектів розвитку, а, з іншого, надає гарантії державі щодо ефективності використання бюджетних ресурсів та дотримання термінів виконання проекту, забезпечення його відповідності всім встановленими функціональними параметрам. Основною перевагою цієї форми ДПП є те, що всі проектні, будівельні та експлуатаційні ризики фактично покладено на приватний капітал, а функції держави обмежуються виключно визначенням технічних і функціональних параметрів об'єкту транспортної інфраструктури, контролем за їх дотриманням на стадії експлуатації об'єкту. Окрім того, використання контракту життєвого циклу як форми ДПП в сфері розвитку об'єктів транспортної інфраструктури залізниць є достатньо ефективним для держави і з точки зору здійснення капітальних вкладень, адже виплати за створений об'єкт інфраструктури здійснюються лише з моменту його введення в експлуатацію.

Дослідження механізмів фінансування розвитку транспортної інфраструктури в Європі дозволило встановити, що саме завдяки використанню ДПП знайшла практичне втілення більша частина соціально значимих інфраструктурних проектів. Зокрема, лише у 2013 році досягли фінансового завершення проекти ДПП, пов'язані з будівництвом автомагістралі в Італії (бюджет склав 2,3 млрд. євро), оновлення рухомого складу у Великобританії (бюджет 9,0 млрд. євро), будівництва Міланської східної кільцевої дороги (бюджет 1,8 млрд. євро), спорудження 1-го етапу автостради Gebze-Izmir в Туреччині (бюджет 1,1 млрд. євро) та автостради Schiphol-AmsterdamAlmere у Нідерландах (бюджет 1 млрд. євро). Успішно завершено за допомогою механізмів ДПП й проекти з будівництва високошвидкісних магістралі HSL Zuid в Нідерландах, лінії Данія-Швеція, Сіднейського портового тунелю, моста Конфедерації в Канаді, національних аеропортів в Гамбурзі та Варшаві, окремих

ліній метрополітену в Лондоні. Наразі активно ДПП залучається в розбудову Транс'європейських транспортних коридорів, зокрема, при реалізації проектів, пов'язаних з зведенням моста у Португалії, аеропорту в Афінах та моста на Коринфському каналі.

Резюмуючи вище викладене, можна з впевненістю відзначити, що ДПП на сьогоднішній день є ефективним механізмом фінансової підтримки транспорту, який дозволяє не тільки залучати інвестиції з приватного сектору в розвиток інфраструктури, але й сприяє активізації процесів економічного зростання в країні. Саме тому, на думку авторів статті, механізм приватнодержавного фінансування розвитку транспортної інфраструктури залізниць повинен бути сформований у вигляді контрактів життєвого циклу доцільність та переваги яких було викладено вище. В рамках цієї форми ДПП формування механізму фінансового забезпечення будівництва та експлуатації об'єктів інфраструктури залізничного транспорту пропонується здійснювати наступним чином приватним компаніям, в особі яких можуть виступати як логістичні оператори, так і окремі особи, що зацікавлені у здійсненні інвестицій у визначений об'єкт інфраструктури, передбачається надання права на будівництво, утримання та управління об'єктом на довгостроковій довірчій основі з обов'язковим визначенням функціональних параметрів, якими повинен володіти даний об'єкт як на момент здачі в експлуатацію, так і після завершення терміну дії контракту, за АТ «Укрзалізниця» залишається право здійснювати контроль за виконання контрактних зобов'язань та відповідальність повернення вкладених інвестицій після передачі об'єкта інфраструктури в експлуатацію залізничного транспорту.

При цьому передбачається, що після здачі об'єкту інфраструктури в експлуатацію Укрзалізниця самостійно буде організовувати зібрання оплати за користування ним, сплачуючи частину отриманого доходу приватному інвестору в формі платежів за доступність інфраструктури та повернення вкладених інвестицій. Такий механізм партнерства означає перерозподіл ризиків між учасниками контракту життєвого циклу, а саме, приватний інвестор приймає на

себе ризики, пов'язані з проектуванням та будівництвом інфраструктури, а ПАТ «Укрзалізниця» – ризики попиту. В узагальненому вигляді організаційну схему співпраці учасників проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП подано на рисунку 3.5.

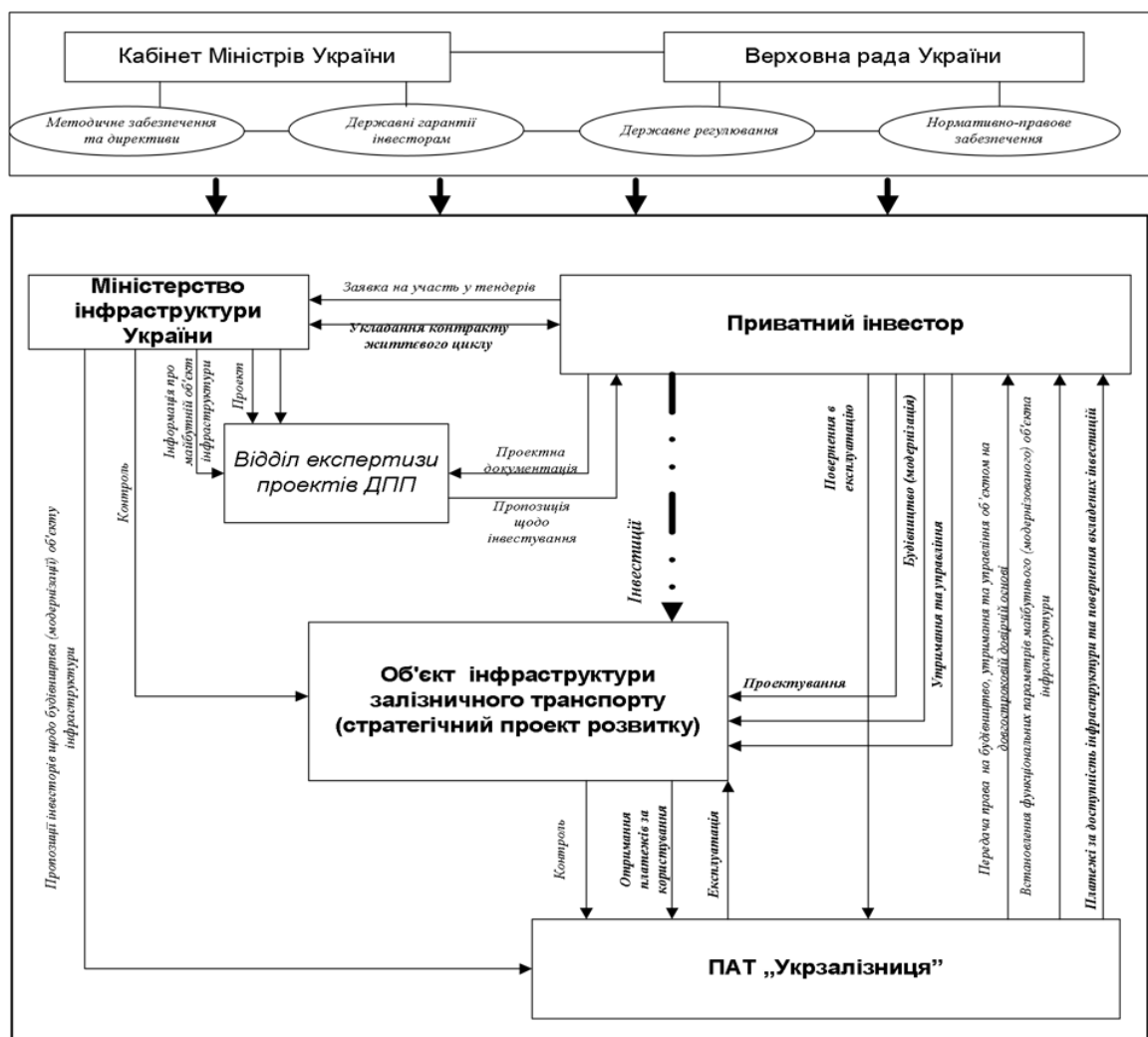


Рисунок 3.5 – Організаційна схема співпраці учасників проекту розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП [17]

Важливим аспектом забезпечення ефективності даного механізму фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізничного транспорту виступає питання державної підтримки проектів ДПП. Розуміючи

соціально–економічну значимість проектів, пов’язаних з розвитком залізничного транспорту, від держави необхідно:

- по–перше, на базі Міністерства інфраструктури України створити відділ експертизи проектів ДПП, що займався б питаннями підготовки, відбору та оцінки інфраструктурних проектів розвитку, а також наданням юридичної допомоги в укладанні контрактів життєвого циклу, популяризацією серед підприємців ефективності інвестування приватних ресурсів в розвиток залізничної галузі на засадах ДПП;
- по - друге, удосконалити нормативно-правову базу в сфері реалізації проектів ДПП. Зокрема, це стосується встановлення правових меж відповідальності всіх учасників проектів ДПП на залізничному транспорті з обов’язковим розподілом всіх можливих видів ризиків між ними та розробки форм контрактів життєвого циклу, які б враховували особливості умов кожного окремого проекту;
- по-третє, важливе значення для залучення приватних інвестицій в сферу діяльності залізничного транспорту належать використання державою існуючих важелів державного регулювання. В цьому аспекті вкрай важливе значення для підтримки інфраструктури залізниць має надання державою учасникам контрактів життєвого циклу податкових канікул та податкових пільг;
- вчетверте, створення централізованого інформаційного та консультаційного супроводу проектів розвитку інфраструктури залізничного транспорту на основі ДПП і розробка методичних рекомендацій та директив для їх успішної реалізації;
- по-п’яте, надання державних гарантій інвесторам та створення умов для проведення прозорих тендерних процедур. тощо.

Таким чином, в умовах браку інвестиційних ресурсів та низькому рівні бюджетної підтримки розвитку соціально значимих інфраструктурних проектів на залізничному транспорті, ДПП є ефективним механізмом фінансового забезпечення якісного вдосконалення стану та структури об’єктів залізничного транспорту. Впровадження засад ДПП на залізничному транспорті України

забезпечить не тільки розвиток матеріально-технічної бази Укрзалізниці, покращення обсягових та якісних показників роботи залізниць, але й сприятиме активізації інвестиційних процесів в країні, створенню умов для стабільного зростання в інших галузях економіки України.

### **Висновки до розділу 3**

- Усі вищезазначені структурні зміни, якісні зміни, технологічні зміни та інновації дуже потрібні в Україні, так як і впровадження високошвидкісних залізничних перевезень, та вагонів нового покоління. Проведення організаційних змін на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг;
- Світовий досвід організації приміських перевезень підтверджує, що державна підтримка являється ключовим принципом побудови і найважливішою умовою функціонування господарства приміських пасажирських перевезень. Розвиток приміських залізничних перевезень безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

## **4 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА**

У цьому розділі йдеться про забезпечення охорони праці та навколишнього середовища у ПК ВЧ - 1 станції Київ – Пасажирський.

### **4.1 Режим праці та відпочинку працівників резерву провідників**

Режим роботи і відпочинку провідників вагонів в рейсі регламентується відповідним графіком роботи провідників вагонів в рейсі, розробленим інженером з організації та нормування праці, погодженим з профспілковим комітетом і затвердженим начальником ПКВЧ-1.

Графік роботи провідників вагонів в рейсі інженер з організації та нормування праці розробляє з урахуванням «Типових нормативів обслуговування пасажирських поїздів (вагонів)» і нормативів часу на підготовку, приймання і здачу пасажирських вагонів провідниками вагонів.

Провідники вагонів в рейсі працюють і відпочивають на підставі графіка чергувань в рейсовому журналі, складеного з урахуванням вищевказаного графіка ПКНП, з яким вони знайомляться перед рейсом під розпис.

ПКНП і ПЕМ, які є працівниками з ненормованим робочим днем, згідно п. 10.1 наказу № 40Ц від 10.03.94 р. «Про введення в дію «Особливостей регулювання робочого часу і часу відпочинку окремих категорій працівників безпосередньо пов'язаних із забезпеченням безпеки руху поїздів і обслуговуванням пасажирів на залізницях і метрополітенах України»» регулюють робочий час і час відпочинку згідно умов праці по кожному рейсі і вказують свій робочий час в графіку чергувань в рейсовому журналі.

Поїзні бригади працюють і відпочивають на підставі щомісячного графіка роботи та відпочинку поїзних бригад резерву провідників.

Графіки роботи і відпочинку поїзних бригад складаються техніком 1-ї категорії спільно ПУНП на місяць з урахуванням дотримання місячної норми годин, підписуються старшим майстром резерву провідників, узгоджуються з профспілковим комітетом і затверджуються начальником ПКВЧ-1.

У графіку вказуються:

- місяць і рік, на який складено графік;
- номери пасажирських поїздів;
- бригади за напрямками (згідно з розкладом руху потягів);
- П.І.Б. начальників поїздів, провідників причіпних вагонів;
- дні місяця;
- рейси проходження кожної поїзної бригади протягом місяця;
- норма вироблених годин за місяць;
- фактично відпрацьовані години;
- переробка або недоробка годин по бригаді.

Графік роботи поїзної бригади провідників, закріплених за кожним поїздом, повинен бути складений таким чином, щоб після технічного обслуговування та екіпіровки складу в пункті формування провідники могли приступити до приймання вагонів від провідників цеху охорони вагонів.

У випадках недоробки годин (переробки годин) з якоїсь причини (відпустки, хвороба тощо) у окремих начальників поїздів або провідників вагонів поїзної бригади, інженером з обліку та використанню робочого часу проводиться регулювання годин протягом місяця.

Якщо штату провідників вагонів та ПКНП недостатньо для виконання встановленого обсягу роботи в обліковий період часу, допускається їх робота у вихідні дні згідно з наказом начальника ПКВЧ-1, що погодженого з профспілковим комітетом ПКВЧ-1.

Всім працівникам резерву провідників надається щорічна відпустка на підставі графіка відпусток, що складається з розбивкою по місяцях, затвердженим начальником ПКВЧ-1, погодженим з профспілковим комітетом і підписаного заступником начальника (з резерву провідників).

#### **4.2 Положення про безпеку праці у ПК ВЧ-1 АТ «Українська залізниця»**

**А.** Усі працівники резерву провідників при виконанні своїх посадових обов'язків повинні дотримуватися особистої безпеки, бути пильними і неухильно виконувати вимоги нормативних актів з охорони праці, а працівники поїзної бригади - Інструкцій з охорони праці, для провідника вагонів, Закон України «Про охорону праці», який визначає основні положення щодо реалізації конституційного права працівників про охорону їх життя і здоров'я в процесі трудової діяльності. Обумовлює безпечні і здорові умови праці, участь відповідних органів державної влади при вирішенні відносин між роботодавцем і працівником з питань безпеки, гігієни праці та виробничого середовища і встановлює єдиний порядок організації охорони праці в Україні.

**В.** До роботи, пов'язаної з обслуговуванням пасажирських вагонів, допускаються особи не молодше 18 років, які пройшли медичне обстеження, отримали вступний інструктаж, інструктаж з електробезпеки на 1 групу і первинний інструктаж на робочому місці. Перед початком робіт повинні пройти навчання безпечним методам роботи і мати відповідне посвідчення «Про перевірку знань з питань охорони праці» відповідно до ст. 18 Закону України «Про охорону праці».

**С.** Провідники вагонів повинні пройти і здати санітарний мінімум задіючими програмами санітарно-гігієнічного навчання провідників

пасажирських вагонів і мати відмітку про проходження санмінімуму в особистій медичній книжці.

**Д.** Особиста медична книжка у провідника вагонів повинна бути встановленого зразка, фото завірене печаткою та підписом начальника відділу управління персоналом та соціальних питань ВЧК.

**Е.** Згідно ст.8 Закону України «Про охорону праці» працівники повинні бути забезпечені спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами захисту. Спецодяг та спецвзуття повинні бути справними, відповідати розміру і росту працівника, якому вона видається.

**Ф.** Згідно ст. 17 Закону України «Про охорону праці» при вступі на роботу працівник повинен проходити попередній медогляд, надалі-періодичні медичні огляди у встановлені терміни.

**Г.** Згідно ст. 14 Закону України «Про охорону праці» працівник зобов'язаний:

- знати і виконувати вимоги нормативних актів про охорону праці;
- знати правила поведіння з машинами, механізмами, устаткуванням та іншими засобами виробництва;
- користуватися засобами колективного та індивідуального захисту;
- дбати про особисту безпеку і здоров'я;
- дотримуватися зобов'язань з охорони праці, передбачених колективним договором та правилами внутрішнього трудового розпорядку підприємства.

**Н.** Працівники зобов'язані знати ст. 44 Закону України «Про охорону праці» – відповідальність за порушення вимог про охорону праці.

**І.** У резерві провідників повинні бути відповідні інструкції з охорони праці по професіям та видам виконання робіт узгоджені і затверджені в установленому порядку.

**Ж.** Адміністрація та інженерно-технічний персонал ПКВЧ-1 повинні забезпечувати контроль за виконанням розроблених інструкцій, контролювати

утримання в технічно справному стані пасажирських вагонів, дотриманням усіма працівниками резерву провідників, пов'язаними з обслуговуванням пасажирських вагонів, вимог безпеки.

**К.** Перебуваючи на залізничних шляхах, завжди слід пам'ятати, що це зона підвищеної небезпеки, основними чинниками якої є рух поїздів, можливість ураження електрострумом:

- працівники резерву провідників при переході через залізничні колії повинні використовувати перехідні площадки вагона або спеціальні перехідні пішохідні настили. Підніматися на дах вагона чи підлізати під вагон, категорично забороняється!;

- під час переходу колії, не зайнятого рухомим складом, необхідно переконатися, що як з одного, так і з іншого боку не наближається рухомий склад;

- переходити колії слід тільки під прямим кутом, не наступаючи на головки рейок, стрілочні переводи обходити. Дозволяється обходити вагони і локомотиви, що стоять на станції, на відстані не менш 5м від крайнього вагона;

- якщо вагони стоять окремими групами, то можна проходити посередині проміжку, якщо відстань між автозчепами крайніх вагонів не менше 10м.

**Л.** При пересування вздовж шляхів не можна йти по рейковій колії навіть в тому випадку, коли шлях вільний. Пересуватися слід по узбіччю земляного полотна або дотримуватися середини міжколійного простору, обережно обходячи перешкоди і, звертаючи увагу на рух потягів і локомотивів по суміжних коліях.

**М.** Перебувати на міжколії між поїздами при невинному їх проходженні не дозволяється. У разі проходження по міжколії групою варто йти в потилицю один за одним посередині міжколії.

**Н.** Працівники поїзної бригади, які обслуговують пасажирські поїзди на шляху прямування, зобов'язані дотримуватися особливої безпеки, тому що від їхніх дій залежить безпека не тільки особиста, але й пасажирів. При виконанні своїх посадових обов'язків працівники повинні ходити по території підприємство,

пунктах обороту, на перегонах та біля колій у взутті із закритими носком і п'яткою, на стійких і низьких підборах і неслизькій підшві.

**О.** Під час руху поїзда бічні і торцеві двері неробочого тамбура в головному і хвостовому вагонах повинні бути закриті на внутрішні замки (секретки) і ключами.

**Р.** По прибуттю потяга на станцію зовнішні тамбурні двері відкриваються тільки після повної зупинки. Відкидну площадку необхідно підняти і зафіксувати.

**Q.** Під час подачі сигналу в сторону станції необхідно триматися вільною рукою за поручень.

**R.** На ходу поїзда пересуватися по вагону і переходити з вагона в вагон, розносити чай необхідно обережно, тримаючись однією рукою за поручні.

**S.** У зимовий час для забезпечення безпеки необхідно регулярно очищати від снігу і льоду підніжки і перехідні площадки.

**T.** Усувати будь-які несправності під вагоном необхідно тільки після огороження поїзда.

**U.** Застилаючи постільні речі та виконуючи прибирання на верхніх полицях, необхідно користуватися справною драбиною.

**V.** При знаходженні на електрифікованих ділянках необхідно дотримуватися особливої безпеки:

- не можна підніматися на дах вагона;
- наближатися допроводів контактної мережі або до з'єднаних з ними тросами і деталями на відстань ближче двох метрів, а до обірваних проводів ближче десяти метрів;
- торкатися безпосередньо або будь-якими предметами до високовольтного обладнання, що знаходиться під вагонами;

**W.** При електричному опаленні вагонів (підключення до 3000 Вт) забороняється:

- відкривати під вагонні ящики з високовольтної апаратурою;

- знімати захисні кожухи електричних печей і калориферів;
- ремонтувати апаратуру в електрощитах.

Не допускається також мити підлоги, усувати будь-яку розлив води і прибирати накопичену на підлозі воду, коли вагон знаходиться під високовольтною напругою, протирати підлоги у вагоні вологою ганчіркою можна тільки при виключених печах електричного опалення.

**Х.** ПКНП, старший провідник причепної групи повинні мати папки з документами з охорони праці згідно з затвердженої номенклатури, в яких повинні бути такі документи:

- посадові нормативи особистої участі ПКНП в роботі з питань охорони праці;
- інструкції з охорони праці для провідника вагона;

**У.** Журнали:

- реєстрації інструктажів з питань охорони праці;
- реєстрації інструктажів з питань пожежної безпеки;
- реєстрації оперативного контролю за станом охорони праці (І ступінь)
- тематики цільового інструктажу з питань охорони праці.
- переліку питань для проведення першого ступеня оперативного контролю за станом охорони праці в резерві провідників;
- бланки актів про нещасний випадок із застрахованим пасажиром;
- виписка з НПАОП 60.1-331-17 «Норми безоплатної видачі спецодягу, спеціальне взуття та інших засобів індивідуального захисту працівників залізничі транспорту України».

ПКНП при проведенні планових нарад проводять під розпис інструктажі з охорони праці провідникам вагонів з реєстрацією у відповідному журналі.

**З.** Контроль за станом охорони праці в резерві провідників повинен здійснювати заступник начальника (резерву провідників) відповідно до Положення про організацію оперативного контролю за станом охорони праці філії «Пасажирська компанія».

### 4.3 Природоохоронна діяльність у Виробничому підрозділі «Вагонна дільниця станції Київ – Пасажирський»

Рельєф ділянки, загалом, рівнинний, частково складений з незначним пониженням території у південний бік. Рельєф поверхні спланований з урахуванням забезпечення стоку дощових вод. Ґрунти зруйновані і характеризуються неглибоким заляганням гумусового горизонту. Рівень ґрунтових вод понижений. Поблизу розташування об'єкту протікає річка Либідь, русло якої спрямлено і закріплено бетоном (каналізоване). Також підприємство межує :

- з півночі - територія Вагонного депо Київ - Пасажирський;
- з півдня – авто гаражний кооператив, вул. Уманська;
- з заходу – залізничні колії АТ «Укрзалізниця»;
- зі сходу – залізничні колії АТ «Укрзалізниця».

Згідно Додатку А (Перелік населених пунктів України, розташованих у сейсмічно небезпечних районах) ДБНВ 1.1-12:2014 «Будівництво в сейсмічних районах України» сейсмічність району становить 6 балів. Ґрунти майданчику за сейсмічними властивостями відносяться до другої категорії.

Підприємство Вагонна дільниця станції Київ-Пасажирський здійснює обслуговування, екіпірування та інші роботи, щодо підготовки до рейсу пасажирських вагонів філії «Пасажирська компанія» АТ «Укрзалізниця».

До складу ПКВЧ-1 станції Київ – Пасажирський – технічна входять наступні об'єкти, споруди, комунікації, діяльність яких у разі порушення вимог природоохоронного законодавств може негативно впливати на стан атмосферного повітря і до них належить таке обладнання та устаткування, як пости зварювання, деревообробні верстати, механічне обладнання, резервуари для зберігання пального, теплоенергетичне обладнання, що розташовані на наступних об'єктах:

- пральна дільниця;

- котельня дільниці;
- зварювальна дільниці;
- склад паливо-мастильних матеріалів;
- стоянка (місце відстою пасажирських вагонів);
- склад вугілля.
- вагономийний комплекс (ВМК).

На території ВМК установлені резервуари для очистки промислових стічних води вагономийного комплексу здійснюється локальними очисними спорудами, за допомогою установки біологічної очистки води WS BIO 10/B і повторне їх використання в промисловому циклі. Виробничі стічні води від мийки проходячи кварцитовий і карбоновий фільтри надходять в приймальну камеру. Після чого надходять в пісколовку, нафтовловлювач і аеротенк. Саме в аеротенк для кінцевого етапу очистки проводиться завантаження біоматеріалу в касетах. Після чого чиста вода знову використовується у виробництві, а саме мийці вагонів.

Частина очищених промислових стічних вод, що входять до складу очисних споруд вагономийного комплексу, підлягають скиду в існуючу мережу. Якість води, що скидається, відповідає правилам прийому стічних вод в міську каналізаційну мережу.

Вагономийний комплекс експлуатується на підприємстві з 2010 року, достатня кількість для утилізації відходів знезараження та очищення стічних вод (мул) періодично відкачується та вивозиться спеціалізованими фірмами. Так у 2020 році спеціалізованою організацією було відкачено та вивезено 20 м. куб. мулу. На даний час підприємством Вагонна дільниця ст. Київ-Пасажирський планується заключення договорів на утилізацію та видалення мулу у 2021 році.

Знешкодження наявних нафтозабруднень, що виникли внаслідок діяльності підприємства видаляються своєчасно.

Забруднені ділянки ґрунту (плями від масел) посипаються тирсою, що утворюється у столярному відділенні.

Вимірювання та лабораторного контролю забрудненості ґрунтів на наявність (Рн; сульфати, кобальт, марганець, азот загальний, хлориди, нафтопродукти) підприємством не проводилось.

Автотранспортний цех.

У виробничому підрозділі Вагонна дільниця станції Київ – Пасажирський автотранспортний цех – відсутній, так як був переданий у користування Вагонному депо ст. Київ-Пасажирський. Для виробних потреб автотранспорт інколи замовляється у ПКВЧД-1.

Під час експлуатації автотехніки з двигунами внутрішнього згорання джерелами викидів шкідливих речовин є відпрацьовані гази; картерні гази; випаровування з систем; неконтрольований розлив на ґрунт експлуатаційних матеріалів. В відпрацьованих газах автомобілів знаходиться велика кількість свинцю, який разом з солями інших металів попадає в ґрунт, в поверхневі та ґрунтові води які поглинає рослини, які згодом використовує та споживає людина.

Контейнери для збору твердих побутових відходів встановлені на спеціально відведених місцях з твердим покриттям (згідно карти-схеми відходів), що виключає забруднення ґрунту. Щоденно вивозиться ТПВ відповідно укладеного договору на 2020 рік. Також контейнери обладнанні кришками, що унеможливує випадання сміття з контейнерів.

Дільниця облаштована на твердому покритті в межах відведеної земельної ділянки. Все обладнання, що застосовується повністю герметичне, при нормальних умовах роботи не передбачає розтікання паливно-мастильних, миючих та інших синтетичних рідин. Крім того, проєктований об'єкт не має неорганізованих забруднених стоків, які можуть потрапити у ґрунт. Газові викиди, що можуть вплинути на геохімічний склад ґрунту при здійсненні планової діяльності відсутні.

Діяльність підприємства не передбачає зростання існуючих статистичних навантажень на ґрунти, динамічні навантажені виключені, можливість підтоплення ґрунтів також виключена.

Ймовірність прямого контакту відходів з ґрунтом, за рахунок закладених організаційних заходів, унеможлиблюється. Отже, при експлуатації об'єкта, враховуючи всі проектні рішення, вплив на ґрунти в межах відведеної ділянки буде відсутнім.

Під час перевірки видимих забруднень на ґрунті не виявлено.

Підприємство планує у 2021 році:

- провести моніторинг рівня забрудненості підземних ґрунтів від підземних резервуарів, відстійників;
- провести вимірювання та контроль забрудненості ґрунтів (Рн, сульфати, кобальт, марганець, азот загальний, хлориди, нафтопродукти).

При плануванні заходів з природоохоронної діяльності на 2021 рік передбачити кошти на виконання вимог законодавства в сфері техногенної та екологічної безпеки. В подальшій діяльності дотримуватись норм діючого природоохоронного законодавства.

Організація виконання вимог природоохоронного законодавства виконується згідно наказу начальника підприємства «Про організацію природоохоронної діяльності на підприємстві». На ділянці створена екологічна комісія та призначено відповідальних:

- головного інженера виробничого підрозділу – за організацію та загальне керівництво природоохоронною роботою в цілому;
- інженера з охорони навколишнього природного середовища за координацію природоохоронної роботи на підприємстві.

Підприємство взаємодіє з органами місцевого самоврядування, виконавчою владою, природо та правоохоронними органами з питань охорони навколишнього природного середовища.

Солом'янською районною у м. Києві державною адміністрацією погоджується щорічно «Поточний план робіт з питань охорони навколишнього природного середовища» та «Звіт» про виконання вищезазначеного плану.

Також протягом року проводяться спільні розгляди (об'їздів, обслідувань) з питань охорони навколишнього природного середовища за участю представників Солом'янської районної у м. Києві державної адміністрації. Впроваджуються нові технології, щодо поліпшення стану охорони навколишнього природного середовища та розробляється, погоджується відповідна документація ОВНС (оцінка впливу навколишнього середовища).

Аналіз використання природних ресурсів та впливу на навколишнє природне середовище:

**А. Використання та охорона земель.**

Загальна площа земельних ділянок виробничого підприємства становить 32,0 Га та територіально розміщене у Солом'янському районі м. Києва. Згідно ЗУ «Про охорону Земель» щорічно нараховується та сплачується податок на землю.

Будівельно – ремонтні роботи, модернізація колії, протиерозійні заходи, що можуть призвести до зняття родючого не проводились. Аварійних ситуацій, що могли б призвести до забруднення ґрунту, не було.

Адміністративні та економічні санкції за порушення норм та правил використання та охорони надр до Вагонної дільниці не застосовувалися.

**В. Використання та охорона надр і мінеральних ресурсів**

На підрозділі знаходиться одна (1) діюча артезіанська свердловина, що використовується для виробничих потреб, а саме для пожежогасіння. Глибина свердловини 140 м, продуктивність становить 18 м<sup>3</sup>/годину. Адміністративні та економічні санкції за порушення та охорони надр до Вагонної дільниці не застосовувались. Підприємством отримано Дозвіл № УКР—777 Кіє на спеціальне водокористування з терміном дії 3 роки.

Проводяться заміри статистичного рівня води спеціалізованою організацією. Також проводиться аналіз води, а саме: хімічний, бактеріологічний та радіоекологічний.

**С. Використання та охорона водних ресурсів.**

Первинний облік водоспоживання забезпечується контрольно-виміральною апаратурою, а саме лічильниками води:

- з вул. Борщагівська № 9603931 Cosmos WPD-100

- з вул. Уманська № 17364324M WH 100

У 2020 р. до бюджету кошти не сплачувались згідно з «Податковим кодексом України» з 01.01.2018 до п. 255.1 ст. 255 ПКУ внесені зміни в частині визначення кола платників рентної плати за спеціальне водокористування води).

Аналізи виробничих стічних вод, що скидаються до міської каналізації, проводить «Головна вимірвальна хіміко – технічна та екологічна лабораторія»

Регіональна філія «Південно – Західної залізниці згідно Плану – графіку 2 рази на місяць згідно з затвердженим планом-графіком.

На балансі Вагонної дільниці відсутня дощова каналізація.

В наявності є одна свердловина, глибиною 140 м і продуктивністю 18 м3/годину. Об'єм використаної води за 2020 рік становить 0 м3. Забір води з артезіанської свердловини не проводився, так як не було виробничої необхідності.

Термін дії дозволу № УКР-777-Киє на спеціальне водокористування з артезіанської свердловини терміном 3 роки. Отримано у 2020 році новий дозвіл № УКР-888 Киє. Ліміт забору води за допомогою артезіанської свердловини дозволений у кількості не більше 64,0 тис. м3/рік. Свердловина обладнана лічильником для ведення первинного обліку води.

#### **Д. Охорона атмосферного повітря.**

При викидах стаціонарними джерелами.

Дозвіл на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами виданий терміном дії 10 років діє. Кількість стаціонарних джерел викидів у атмосферне повітря – 50 шт. спеціалізованою організацією. Проведені аналітичні виміри концентрацій забруднюючих речовин, що надходять в атмосферне повітря та визначена ефективність роботи ГОУ. На всі ГОУ (5 од.) розроблені паспорти, які зареєстровані в ДЕІ та

проведено перевірку відповідності фактичних параметрів роботи установки очищення газу на джерелі викиду.

В 2020 році сплачено екологічний податок за викиди в атмосферне повітря.

В наявності 5 пило-газоочисних установок:

- Циклон Ц-610 ефективність роботи не нижче 89,02%
- Циклон D600 ефективність роботи не нижче 89,96%
- Циклон D1280 ефективність роботи не нижче 92,39%
- Циклон Ц-880 ефективність роботи не нижче 92,46%
- Циклон ЦН-15 ефективність роботи не нижче 91,33%

Паспорти на газоочисні установки з реєстрацією установок в органах Мінприроди України було розроблено одночасно з дозволом на викиди у 2020р. Проведена перевірка ефективності роботи пилогазоочисного устаткування, що підлягають контролю – проведено вимірювальною лабораторією ТОВ «Автоекоприлад».

В 2020 році сплачено екологічний податок за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин стаціонарними джерелами забруднення.

При викидах пересувними джерелами.

Контроль за кількістю забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел ведеться під час проходження ними ТО.

У підрозділі налічується 4 одиниці пересувних джерел викидів. З них працюють на бензині – 15 одиниць (4 од. можуть працювати на газу), на дизпаливі – 26 одиниць.

**Е.** Використання та охорона рослинного світу.

Власних земельних ділянок, зайнятих захисними лісонасадженнями немає. Очищення смуг відведення, побілка дерев та бордюрів проводилась по мірі необхідності.

**Ф.** Використання та охорона об'єктів тваринного світу.

На території Вагонної дільниці відсутні будь-які об'єкти тваринного світу.

**Г.** Використання та охорона територій та об'єктів природно-заповідного фонду.

На території Вагонної дільниці ст. Київ – Пасажирський відсутні об'єкти природно – заповідного фонду (заказники, заповідники, природні парки та інші).

**Н.** Екологічна та радіаційна безпека

Утворення, складування, повторне використання та утилізація відходів виробництва.

На 2020 рік підприємством не отримано Дозвіл на розміщення відходів. Дозвіл та ліміт на утворення та розміщення небезпечних відходів у 2020 рік відсутній. Так як у Законі України «Про відходи» відсутній затверджений порядок надання дозволів на здійснення операцій у сфері поводження з відходами і готується окремий законопроект про внесення відповідних змін до Закону України «Про відходи» для врахування вимог законів України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» та «Про адміністративні послуги».

Установки для поводження з відходами (спалювання, утилізації, переробки, регенерації тощо) відсутні.

Усі відходи зберігаються в спеціально відведених для цього місцях згідно з затвердженою схемою тимчасового складування відходів затвердженою головним інженером підприємства.

**І.** Відомчий та державний контроль в галузі охорони навколишнього природного середовища.

Забезпечення відомчого інструментально-лабораторного контролю за впливом на навколишнє природне середовище.

Забезпечення відомчого інструментально – лабораторного контролю за впливом на навколишнє природне середовище (стічні води) здійснюється «Головною вимірювальною хіміко – технічною та екологічною лабораторією» Південно – Західної залізниці 2 рази на місяць згідно плану графіку стічною води.

План – графік щодо здійснення аналітичного контролю скинутих стічних вод погоджується в ДХТЛ.

#### **Висновки до розділу 4**

Проаналізовано стан забезпечення охорони праці та навколишнього середовища у ПК ВЧ - 1 станції Київ – Пасажирський та встановлено:

- Вагонна дільниця станції Київ – Пасажирський неухильно виконує вимоги нормативних актів з охорони праці, Інструкцій з охорони праці, Закону України «Про охорону праці» чим обумовлює безпечні і здорові умови праці, участь відповідних органів державної влади при вирішенні відносин між роботодавцем і працівником з питань безпеки, гігієни праці та виробничого середовища і встановлює єдиний порядок організації охорони праці в Україні;

- Організація виконання вимог природоохоронного законодавства в Вагонній дільниці станції Київ-Пасажирський виконується згідно наказу начальника підприємства «Про організацію природоохоронної діяльності на підприємстві». На дільниці створена екологічна комісія та призначено відповідальних осіб;

- Підприємство взаємодіє з органами місцевого самоврядування, виконавчою владою, природо та правоохоронними органами з питань охорони навколишнього природного середовища;

- При плануванні заходів з природоохоронної діяльності на 2021 рік керівництво ПК ВЧ-1 передбачили кошти на виконання вимог законодавства в сфері техногенної та екологічної безпеки.

## ЗАГАЛЬНИЙ ВИСНОВОК

Проаналізовано пасажирські перевезення на залізничному транспорті та існуючий досвід з реформування приміських пасажирських перевезень на залізницях розвинутих країн світу та пропозицій їх запровадження в Україні , встановлено:

В сучасних економічних умовах приміське залізничне сполучення має високу значимість у розвитку регіонів, забезпечуючи мобільність трудових ресурсів. Приміський залізничний транспорт оптимально підходить для швидкого переміщення великої кількості пасажирів, таким чином може впливати на схеми розвитку як мегаполісів, так і їх міст-сателітів. Приміські пасажирські перевезення є ефективним і найдешевшим видом транспортного сполучення, який поєднує міста на відносно невеликій відстані.

Залізничний транспорт історично є глибоко інтегрованим в соціально-економічні процеси нашої держави. На залізничні перевезення припадає 85% усього вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту) і близько 30% пасажирообороту, що свідчить про їх високу затребуваність. Частка пасажирообороту залишається стабільно високою. Високий попит на пасажирські залізничні перевезення обумовлений численними факторами, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов. Приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на дорогах, забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо.

Вагонна дільниця станції «Київ-Пасажирський» ( ПК ВЧ-1) — одна з найбільших пасажирських вагонних дільниць Укрзалізниці. Розташована західніше залізничного вокзалу Київ-Пасажирський, в улоговині між основними коліями та колією прибуття західного напрямку. Основним профілем ПК ВЧ-1 є обслуговування та екіпірування пасажирських вагонів, обслуговування пасажирів,

капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів, на території депо працює сучасна мийка, здійснюється ремонт вагонів, вагони прибираються та екіпіруються (зокрема, готуються комплекти постільною білизни).

Так як 2020 рік пов'язаний з пандемією і загальним світовим спадом обсягів перевезень пасажирів, для розрахунків взято 2017 – 2019рр. Місячна динаміка відправлення пасажирів у дальньому сполученні (2017-2019 рр) та динаміка відправлення пасажирів в приміському сполученні (2017-2019 рр) показує зростання обсягів пасажирських перевезень і, як результат, збільшення доходних надходжень. Це свідчить про збільшення попиту населення у пасажирських перевезеннях залізничним транспортом. За 2019р. по вокзалу станції КП відправлено 12855 тис.пасажирів, що більше ніж в минулому році на 3,4%, і становить 423 тис.пас.

У тому числі по сполученнях відправлення пасажирів виглядає наступним чином:

- у прямому та місцевому сполученні – 1223 та 1032 тис.пас., а до минулого року перевиконання становить 8 та 15 тис.пас
- у приміському сполученні – 10600 тис.пас.

Вдосконалюючи сервіс, якість приміських поїздів ми збільшуємо кількість клієнтів, а відповідно збільшується і прибуток.

Формування позитивного іміджу залізниці, її природні переваги повинні бути чітко сформовані у свідомості населення. Пасажирські перевезення залізничним транспортом мають перейти від розряду найбільш економних, соціальних у розряд престижних, швидких, зручних, безпечних та таких, яким надається перевага в першу чергу. Картки постійних користувачів, зручний розклад, тривалість поїздки – це лише деякі нецінові фактори, які можуть вплинути на потенційних пасажирів та надійно залучити їх до залізничного транспорту. Дане питання вимагає додаткових досліджень і має значні перспективи. Але все це залежить від вертикалі управління пасажирськими перевезеннями, яке спирається на ряд недоліків в приміських перевезеннях.

Серед основних – це тариф на проїзд в приміському залізничному сполученні регулюються місцевими органами влади, тоді як завдання оновлення приміського рухомого складу цілком і повністю впало тягарем на плечі Укрзалізниці. Держава, на жаль, ігнорує частину 5 статті 10 Закону України "Про залізничний транспорт", яка передбачає, що придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень. Ба більше, місцеві бюджети вже котрий рік не відшкодовують у повній мірі кошти за перевезення пільгових категорій громадян. Сума недоотриманого фінансування лише за останні 10 років перетнула позначку у 3 млрд грн.

Більшість користувачів послуг приміського залізничного комплексу навіть не підозрює, що їх квиток покриває лише десяту частину від реальності собівартості перевезень. Іншими словами, "Укрзаліниця" змушена субсидувати збитки від приміських пасажирських перевезень за рахунок доходів від вантажних. Угода про асоціацію між Україною та ЄС стала основою та дороговказом масштабних внутрішніх змін в усіх сферах економіки України, серед яких і залізничний транспорт. Відповідно до Угоди, Україна повинна створити інституційні та ринкові умови відповідно до Європейської моделі залізничного транспорту. Європейська модель заснована на ідеї про те, що залізнична інфраструктура (колії, пристрої СЦБ, лінії електропередач, вокзали, станції, в деяких випадках тяга) може залишатися державною монополією. В той час як транспортні перевезення повинні надаватися різними компаніями на умовах конкуренції. Таким чином, ймовірно, буде кілька залізничних підприємств-перевізників і щонайменше один управляючий інфраструктурою, який буде продавати залізничним підприємствам новий продукт - пропускну здатність.

Для більш детального аналізу розглянемо експлуатаційний та неробочий парк господарства приміських перевезень, де наглядно видно, що він вимагає

оновлення або модернізації для забезпечення якості перевезень. Нині моторвагонний рухомий склад зношений на 86,7 %, дизель-поїзди - 97,1%, рейкові автобуси - понад 18%. Модернізація одного електропоїзда обходиться у понад 40 млн грн, а придбання нового коштує в 10 разів більше.

Тут підходить удосконалення моделі пасажирського залізничного сполучення має важливу соціально-економічну значимість. Забезпечення транспортної доступності між регіонами країни для громадян підвищує їх мобільність, тим самим позитивно впливає на розвиток міських агломерацій, що, в свою чергу, стимулює економічний розвиток регіонів. В Україні вже є досвід передачі приміського рухомого складу на баланс міст. Зокрема, з метою організації рівномірного розподілу пасажиропотоків та зменшення навантаження на інший громадський транспорт столиці, а також для забезпечення прямого зв'язку між лівобережною та правобережною частинами міста у 2009 році запущено пілотний проект "міська електричка". Пасажиропотік наразі становить понад 100 тис. пасажирів на добу. Проект міської електрички реалізує Південно-Західна залізниця спільно з комунальним підприємством "Київпаstrанс".

Усі працівники резерву провідників при виконанні своїх посадових обов'язків повинні дотримуватися особистої безпеки, бути пильними і неухильно виконувати вимоги нормативних актів з охорони праці, а працівники поїзної бригади - Інструкцій з охорони праці, для провідника вагонів. До місця роботи та назад після виконання роботи провідники вагонів повинні проходити по території станції тільки за спеціально визначеними маршрутами службових проходів, які позначаються спеціальними вказівними знаками не порушуючи безпеку знаходження на колії.

На залізничному транспорті здійснюється робота по будівництву очисних споруд і пиловловлюючих установок, проводиться широке коло наукових обстежень по запобіганню забруднення водних об'єктів і повітряного басейну, боротьбі з шумом. З введенням економічної залежності від екологічних наслідків діяльності підприємств повинен здійснюватися належний контроль за

будівництвом природоохоронних об'єктів і правильною експлуатацією, діючих пилогазоуловлюючих установок і споруд по очистці стічних вод. На підприємствах залізничного транспорту необхідно більше впроваджувати маловідходні технології, безвідходні технологічні процеси, зворотне водозабезпечення, безстічні системи водозабезпечення і каналізації, інші прогресивні методи захисту навколишнього середовища від забруднення.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Інструкція провідника пасажирського вагона. Міністерство транспорту України. Державна адміністрація залізниць України. № ЦЛ-0038, затверджена Наказом Укрзалізниці № 234-Ц від 01.09.03р.
2. Інструкція начальника пасажирського поїзда, затверджена Наказом № 158-Ц від 27.04.2012.
3. Типовий технологічний процес підготовки та екіпіровки пасажирських вагонів у рейс. Т 07-02
4. «Правила технічної експлуатації залізниць України Київ-1995 ЦРЛ 0004 Міністерство транспорту України. Затверджено наказом Міністерства транспорту України № 27 1995р.
5. Типові норми часу на підготовку у рейс і обслуговування на шляху прямування пасажирських вагонів, затверджених наказом Укрзалізниці 21.05.2010 № 369.
6. Наказ Укрзалізниці від 29.08.2011 № 495-Ц Про затвердження заходів щодо забезпечення безпеки руху в поїзній і маневровій роботі на залізничному транспорті».
7. Бойчук Ю.Д., Солошенко Е.М., Бугай О.В. Екологія і охорона навколишнього середовища. Київ:Університетська книга, 2015. 316 с.
8. Цвєтов Ю.М., Макаренко М.В., Лашко А.Д. Залізничний транспорт України на порозі реформування. Київ: ДЕГУТ, 2008. 189 с
9. О.В. Кобець Основи охорони праці на залізничному транспорті. Навчальний посібник. Київ: «Видавництво Дельта», 2008. 392 с
10. Кутах О.П., Зеркалов Д.В. Охорона праці на залізничному транспорті. Навчальний посібник, 2003. 256 с.
11. М.Л. Купчик, М.П. Гандзюк, І.Ф. Степанець та ін. Основи охорони праці. Підручник. Київ: Основа, 2000. 416 с.

12. Центральна приміська пасажирська компанія РФ.[Електрон. ресурс] Режим доступу: Википедія. Свободная энциклопедия. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Центральная\\_пригородная\\_пассажирская\\_компания](https://ru.wikipedia.org/wiki/Центральная_пригородная_пассажирская_компания) – (дата звернення 26.05.2021).

13. Свердловська приміська залізнична компанія РФ [Електрон. ресурс]. Режим доступу: Единый информационно сервисный центр РЖД. <http://svrpk.ru/pages/companya> – (дата звернення 26.05.2021).

14. Приміські залізничні компанії у Польщі [Електрон. ресурс] – Режим доступу: Центр Транспортных Стратегий. [https://cfts.org.ua/news/2018/03/26/chlen\\_ppravleniya\\_uz\\_podelilsya\\_opytom\\_reformirvaniya\\_prigorodnykh\\_zh\\_d\\_perevozk\\_v\\_polshe\\_46390](https://cfts.org.ua/news/2018/03/26/chlen_ppravleniya_uz_podelilsya_opytom_reformirvaniya_prigorodnykh_zh_d_perevozk_v_polshe_46390) – (дата звернення 12.05.2021).

15. Савчук В.Б., Терешко И.В., Чернов Д.Д. Організація та фінансування приміських перевезень. «Транспорт Российской Федерации». №2–3(63-64). 2016. [Електрон. ресурс] – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-i-finansirovanie-prigorodnyh-zheleznodorozhnyh-passazhirskih-perevozk/viewer> – (дата звернення 12.05.2021).

16. Дода Костянтин. Інженер ПАТ «Укрзалізниця». Реформа приміських пасажирських залізничних перевезень і розвиток регіонів [Електрон. ресурс] – Режим доступу: Центр Транспортных Стратегий. [https://cfts.org.ua/blogs/reforma\\_primiskikh\\_pasazhirskikh\\_zaliznichnikh\\_perevezen\\_rozvitok\\_regioniv\\_431](https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirskikh_zaliznichnikh_perevezen_rozvitok_regioniv_431) – (дата звернення 19.05.2021).

17. Принципи державно-приватного партнерства. [Електрон. ресурс] – Режим доступу: ISSN 2073-9982, Economics Bulletin, 2020, №2. [https://ev.nmu.org.ua/docs/2020/2/EV20202\\_044-052.pdf](https://ev.nmu.org.ua/docs/2020/2/EV20202_044-052.pdf)– (дата звернення 19.05.2021). [12]