

## БЕЗОПАСНОСТЬ КАК ОПРЕДЕЛЯЮЩИЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ОБЩЕЙ ОЦЕНКИ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

*Т. С. МЕЛЬНИК, О. В. ХРИСТОФОР*  
*АО «Украинская железная дорога», г. Киев*

Значительные объемы транспортных перевозок и их рост во внутреннем и межгосударственном сообщении, существование угрозы совершения террористических актов, возрастание угрозы краж и усиление их частоты в последние годы, нередкие случаи контрабанды, незаконных перевозок запрещенных товаров (оружие, наркотические препараты), природные катаклизмы, старение подвижного состава и транспортной инфраструктуры – все это обуславливает высокую актуальность вопросов обеспечения безопасности железнодорожного и других видов транспорта, особенно пассажирского.

Создание транспортной безопасности как грузовых, так и пассажирских перевозок определяется качеством выполнения ряда задач, которые можно рассматривать как определяющие факторы уровня безопасности на транспорте (рисунок 1) и которые должны обеспечиваться при тесном взаимодействии силовых структур.



Рисунок 1 – Составляющие обеспечения безопасности на транспорте  
*Источник: сформировано авторами*

Оценка уровня транспортной безопасности базируется на определении возможностей ликвидации угроз техногенного, природного, социального или иного характера. На железнодорожном транспорте – главной составляющей транспортной системы Украины – задача транспортной безопасности решается органами государственной власти в зависимости от сферы ответственности при содействии соответствующих структурных подразделений АО «Укрзалізниця». Основное внимание уделяется обеспечению охраны грузов, соблюдение пропускного режима на важнейших объектах жизнеобеспечения железнодорожного транспорта, контролю в местах скопления пассажиров. Под особым вниманием находятся вокзальные комплексы и пассажирские поезда дальнего следования. Все предпринимаемые мероприятия проводятся с учетом результатов анализа криминальной обстановки на соответствующих маршрутах следования поездов.

В целях повышения антитеррористической безопасности проводится работа по техническому оснащению современными средствами наблюдения и контроля мест скопления пассажиров, что позволяет своевременно реагировать на нештатные ситуации в случае их возникновения. Однако общее обеспечение техническими средствами наблюдения, контроля и охраны остаются пока что недостаточными.

Касательно задачи создания технической безопасности следует отметить, что приоритетными вопросами тут остаются обеспечение безаварийности подвижного состава и его своевременное обновление, реконструкция железнодорожных путей, которая в настоящее время несколько активизировалась, повышение квалификации машинистов и путейцев – работа, которая проводится постоянно, усиление охраны железнодорожных объектов и др. В связи с этим нельзя не подчеркнуть еще раз, что общее техническое состояние железнодорожного транспорта настойчиво требует гораздо более активных мер: из 22 тыс. км железнодорожных путей 5,5 тыс. км находятся в критическом состоянии; тяговый подвижной состав изношен на 85 %; износ электропоездов составляет 78 %, дизельных поездов – 83 %, пассажирских вагонов – 88 %. По оценкам специалистов, если не предпринять срочных мер, то в ближайшие годы можно лишиться пассажирского сектора перевозок [1, с. 31]. Именно критическая изношенность железнодорожного подвижного состава является одним из основных факторов, угрожающих безопасности движения поездов.

Наряду с техническими факторами серьезную угрозу безопасности движения создают субъективные факторы. В соответствии с Криминальным правом Украины все нарушения, посягающие на безопасность движения или эксплуатации железнодорожного транспорта, можно объединить в пять групп: нарушения правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного транспорта; повреждение путей сообщения транспортных средств; блокирование транспортных коммуникаций; принуждение руководителя транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей; самовольная, без крайней надобности остановка поезда.

Таким образом, создание и поддержание транспортной безопасности – задача комплексная и достаточно сложная. Возрастание ее важности в настоящее время можно связать с тем, что показатель безопасности относится к основным составляющим общей оценки конкурентоспособности того или иного вида транспорта.

Так, к факторам, определяющим привлекательность железнодорожного пассажирского транспорта, ученые единодушно отнесли: территориальную и перевозочную универсальность, надежность и регулярность перевозок, высокий уровень перевозочной мощности, высокий уровень безопасности движения, возможность автоматизации управления движением, высокую экологичность. Факторами, существенно снижающими конкурентоспособность железнодорожного пассажирского транспорта, ученые считают: низкую мобильность, наличие этапов пересадок на ряде маршрутов (число таких маршрутов за последние годы сильно возросло), неудовлетворительное состояние основных средств. Последний фактор, как указывалось нами выше, оказывает крайне негативное влияние на безопасность движения и на общую оценку конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Имеет смысл напомнить, что в широком смысле конкурентоспособность товара или услуги – это их способность противостоять на рынке другим товарам и услугам. В более узком понимании под конкурентоспособностью следует рассматривать совокупность качественных и стоимостных характеристик товара или услуги, которые, с точки зрения потребителя, являются существенными и обеспечивают ожидаемое удовлетворение конкретных нужд на желаемом уровне.

Уровень конкурентоспособности товаров и услуг, в том числе на железнодорожном транспорте, и именно их мы будем рассматривать дальше, определяют такие группы параметров: нормативные,

технические (их также называют параметрами качества, что мы считаем корректным), экономические (или стоимостные) и организационные (также называются сервисными или маркетинговыми) [2, с. 25].

Что касается методов оценки конкурентоспособности услуг, то их существует несколько, однако каждый из методов предполагает сравнение оцениваемой услуги с базовой. В качестве базы для сравнения в разных случаях можно рассматривать: гипотетическую услугу, существующую только в сознании потребителя и удовлетворяющую его на 100 %; эталонную (идеальную) услугу, абсолютно соответствующую стандартам обслуживания и прочим квалификационным требованиям; услугу-образец, которая предлагается на рынке конкурентами, уже пользуется спросом и, соответственно, является в определенной степени приближенной к общим требованиям или требованиям того сегмента потребителей, на который рассчитана.

Очевидно, что, оценивая конкурентоспособность железнодорожного пассажирского транспорта на рынке транспортных услуг для населения, в качестве базы для сравнения в большинстве случаев целесообразно принимать конкурентный вид транспорта, причем наиболее сильный среди других конкурентов в рассматриваемом рыночном сегменте – это и будет услуга-образец. Если же давать общую оценку конкурентоспособности железнодорожного пассажирского транспорта, то базой для сравнения, по нашему мнению, должна выступать гипотетическая услуга, по всем характеристикам и составляющим конкурентоспособности идеально (на 100 %) соответствующая требованиям пассажиров.

Возвращаясь к вопросу оценки уровня безопасности на транспорте, с учетом вышеизложенного следует подчеркнуть, что железнодорожный пассажирский транспорт является наиболее безопасным только при сравнении с другими видами транспорта, и тогда он действительно может иметь почти наивысшую оценку. Если же руководствоваться вторым подходом к оценке конкурентоспособности и сравнивать услуги железнодорожного транспорта с гипотетической транспортной услугой, то результаты будут значительно более низкими. Мы поясняем это тем, что показатели безопасности относятся к группе нормативных параметров конкурентоспособности.

Группа нормативных параметров показывает, соответствует услуга стандартам, нормам, правилам, техническим требованиям и условиям, регламентирующим (на государственном, международном, отраслевом или региональном уровне) границы, из которых данный параметр не имеет права выходить. Например, пассажирский вагон, который не соответствует таким требованиям, не может быть передан в эксплуатацию. Поэтому единичный параметрический показатель, относящийся к нормативным параметрам, имеет только две оценки – 1 или 0, а групповой параметрический показатель безопасности – это не сумма единичных показателей, как по другим группам параметров, а их произведение. Поэтому когда хотя бы какой-либо один единичный показатель безопасности равен нулю, дальнейшее оценивание конкурентоспособности не имеет смысла: транспортная услуга целиком неконкурентоспособна.

**Выводы.** Таким образом, оценку конкурентоспособности любого вида транспорта, в том числе железнодорожного и особенно пассажирского, следует начинать с оценки нормативных параметров и показателей безопасности – в частности, поскольку даже при незначительном несоответствии установленным требованиям безопасности показатель безопасности получает оценку 0, и транспортная услуга должна быть признана неконкурентоспособной при наличии всех прочих преимуществ. Такая услуга не может быть представлена на рынке, тем более, если речь идет о рынке транспортных услуг для населения, поскольку любой просчет в качестве обслуживания в части обеспечения безопасности пассажиров грозит неопределимыми жертвами. Изложенный подход к оценке конкурентоспособности транспортных услуг демонстрирует важность вопросов обеспечения надлежащего уровня безопасности на транспорте.

#### Список литературы

- 1 Христофор, О. В. Основні аспекти організації пасажирських перевезень залізничним транспортом України / О. В. Христофор, Т. С. Мельник // Залізничний транспорт України. – Київ, 2016. – № 3–4. – С. 31–36.
- 2 Мельник, Т. С. Комплексна оцінка конкурентоспроможності товарів за умов сучасного ринку / Т. С. Мельник, О. В. Христофор // Вісник Вінницького політехнічного інституту. – 2002. – № 5. – С. 23–28.