

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РЕЙКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Розглядаються резерви підвищення ефективності функціонування рейкового транспорту в Україні в умовах жорсткої конкуренції з боку інших видів транспорту.

Рассматриваются резервы повешения эффективности функционирования рельсового транспорта в Украине в условиях жесткой конкуренции со стороны других видов транспорта.

The reserves of increasing the rail transport functioning efficiency in Ukraine in conditions of hard competition with other kinds of transport are considered.

Відомо, що розвинена економіка в сучасних ринкових умовах відходить від виробництва промислових товарів у бік удосконалювання пропонуванних послуг. В таких умовах зростання добробуту населення потребує збільшення кількості варіантів транспортних сполучень, які відрізняються швидкістю і якістю обслуговування пасажирів.

Перехід економіки України до сучасних ринкових відносин пред'являє нові вимоги до транспортної системи країни, зокрема до залізничного транспорту. Проте, існуючі організаційно-економічна і технічна бази залізниць, модель управління транспортним виробництвом, що використовувалась до теперішнього часу, не забезпечують досягнення бажаних для Українських залізниць результатів (рівня доходності, прибутку, зростання об'ємів продаж), не відповідають вимогам ринкової економіки, потребують вдосконалення і принципово нового перспективного розвитку.

На рейковому транспорті України накопичилася велика кількість невирішених проблем: висока зношеність основних фондів, недосконалість тарифної системи, незадоволеність якістю і умовами перевезень з боку споживачів послуг, нехватка традиційних джерел фінансування.

Основні причини ситуації, що склалася, — недостача інвестицій у розвиток і оновлення виробничої бази.

Крім зносу фондів, серйозними проблемами є нерегульованість питань забезпечення вільного доступу до інфраструктури загальногo користування, а також застосування економічно справедливої тарифної політики.

Невідповідність між рівнем розвитку залізничної галузі і потребами соціально-економічного розвитку держави виявляється у вигляді проблем і дисбалансів, які найближчим часом

можуть стати причиною уповільнення соціально-економічного зростання країни.

Зниженню собівартості перевезень і задоволенню попиту, що росте, на якість транспортних послуг перешкоджають недостатній технічний рівень транспортного устаткування і накопичене відставання в області транспортних технологій.

Комплексний підхід до розвитку транспортної системи України чітко вказує на пріоритетне значення рейкового транспорту з позицій сталого розвитку.

В Україні при прийнятті більшості рішень, які стосуються розвитку транспортної системи, практично відсутнє комплексне врахування економічних, соціальних і екологічних чинників. Кожного року планується виділяти достатньо великі кошти на розвиток автомобільного транспорту, в той час як у більш надійного і безпечного залізничного транспорту прибутки направляються в держбюджет замість розвитку рейкових систем у містах.

Наукові дослідники ввели поняття зовнішніх витрат для транспорту. Сутність їх полягає в тому, що той, хто обирає для поїздки той чи інший вид транспорту, сплачує тільки витрати на паливо та амортизацію транспортної одиниці. Негативний вплив транспортної одиниці під час такої поїздки на навколишнє середовище, витрати на ліквідацію аварій та інші витрати суспільства при цьому сплачує все суспільство. Оці додаткові витрати, які лягають важким тягарем на все суспільство, і є зовнішніми витратами.

При розрахунках враховувались витрати суспільства, які пов'язані з аваріями на транспорті, впливом шуму на людей та будівлі, забруднення повітря в результаті роботи транспорту, змінами клімату, до яких призводить робота транспорту, змінами ландшафту і

впливом цього на флору та фауну, міськими ефектами, які пов'язані з ускладненням життя в містах, коли квартали розділені транспортними магістралями. Також враховувалося, що для нормального функціонування транспорту необхідна робота великої індустрії, яка, в свою чергу, також наносить збиток суспільству (так звані індустріальні ефекти).

Ступінь забруднення навколишнього середовища, викликаного перевезеннями, можемо спостерігати по витратах, що спрямовані на його ліквідацію. В Євросоюзі у 1995 р. ці витрати становили 7,8 відсотків ВВП. З загальної суми 530 млрд євро 92 відсотки відносились до автомобільних перевезень, 6 відсотків – до авіаперевезень, і лише 1,9 відсотка – до залізничних [6].

Рух по рейках енергетично ефективний, приводить до порівняно низького рівня загазованості і завдяки електричній тязі може легко використовувати різні види енергії. При пасажирських перевезеннях високошвидкісні потяги використовують лише малу частину енергії, що використовується автомобілями і літаками.

Світовий досвід конкурентної боротьби на ринку пасажирських перевезень довів, що залізниці можуть зберегти передові позиції в цьому виді перевезень винятково шляхом створення мережі швидкісних залізничних магістралей. Це дозволить забезпечити збільшення обсягів пасажирських перевезень та вистояти у жорсткій конкурентній боротьбі з автомобільним і авіаційним транспортом, яку залізничний транспорт на даний час програє.

Звідси і виникає необхідність розподілу залізничних ліній на переважно з пасажирським та вантажним рухом, а також упровадження швидкісного руху пасажирських поїздів.

В Україні залізничний транспорт залишається найбільш затребуваним — у першу чергу завдяки порівняно невисокій вартості транспортних послуг у сфері пасажирських перевезень. Згідно офіційної статистики за 2004 – 2006 рр., на пасажирські перевезення залізничним транспортом припадає до 49 відсотків загального обсягу пасажиропотоку. Тому вже сьогодні залізниці України стикаються з проблемою задоволення попиту на пасажирські перевезення, особливо в «пікові» періоди (період відпусток, святкові дні та ін.). Проблема попиту виникає і у зв'язку з підготовкою до проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012» – очікується різке зростання пасажиропотоків на всіх видах транспорту, особливо у напрямках до міст проведення футбольних матчів. Це вже зараз потре-

бує планування додаткової кількості пасажирських вагонів для забезпечення попиту на перевезення, виникає необхідність інтенсивного впровадження прискореного, а також швидкісного руху з використанням поїздів із примусовим нахилом кузова. Що, в свою чергу, формує потреби в новому рухомому складі, а отже, і в додаткових капіталовкладеннях.

Парадокс, але підвищення рівня добробуту українців просто на очах перетворюється на його зниження: лавиноподібне збільшення кількості автомобілів на дорогах міст паралізує життя в них і завдає колосальної шкоди здоров'ю людей.

На початку 70-х років зарубіжні фахівці почали розробляти методики і схеми підрахунку шкоди, яку завдають економіці автомобільні затори. Так, через пробки бюджет Японії у 2007 р. недоотримав 85 млрд дол. США «подарували» заторам 78 млрд дол., Німеччина – близько 12 млрд євро, а Росія – 19,25 млрд дол. На жаль, офіційних даних про те, як відбулися пробки на бюджеті України, поки що немає.

Реальний спосіб стримати зростаючий попит на автомобілі – підвищити привабливість громадського транспорту, зробити його зручним для користування, щоб пасажирів свідомо обирали його для пересування, користуючись приватними автомобілями не щодня, а, наприклад, для виїзду за місто, на відпочинок тощо. Але головне – зменшити потребу власників машин у поїздках. Якщо підходити з розумом, проблему вирішити нескладно. Звичайний житель великого міста, що живе на його околиці, не повинен їздити на роботу на особистому автомобілі. Для цього повинен бути добре організований рух громадського транспорту. Гарним стимулом тут може стати значна економія часу на поїздку. Якщо на своєму транспорті мешканці будуть їхати годину, то на міському – 20 хвилин. А для цього виділяється одна спеціальна смуга для громадського транспорту, якою користуються виключно тролейбуси і автобуси, плюс, скажімо, швидка допомога чи машини екстреної служби, куди під загрозою високих штрафів не пускати приватні авто.

Скоротити кількість приватних авто на дорогах можна також за рахунок введення швидкісних трамваїв, розбудови метро і швидкісних електричок як громадського транспорту.

Міський електротранспорт працює у 53 містах України. Протягом останніх років залишається стійкою тенденція до погіршення технічного стану міського електротранспорту та його об'єктів, зокрема, рухомого складу, зменшення

обсягів перевезень пасажирів, якості та безпеки їх транспортного обслуговування.

В Україні експлуатуються морально застарілі типи тролейбусів і трамвайних вагонів, які виготовлені із застосуванням технічних рішень щонайменше 30-річної давнини. Вони характеризуються низькою надійністю і значною трудомісткістю технічного обслуговування та ремонту, а також високою енергозатратністю.

Потрібно зберегти нашу трамвайну систему, знаходячи кошти на закупівлю сучасного рухомого складу та прокладання сучасних колій. І сучасні трамваї є найважливішими, оскільки навіть на покладених безшовних коліях старі трамваї не можуть забезпечити високої швидкості.

Можна поступово замінювати трамваї на потяги на електромагнітній подушці. Колії можуть розташовуватися на будь-якій відстані від землі, а вагони можуть рухатися навіть – 100 км/год. Один такий вагон може перевозити до 150 чоловік.

Японія та інші розвинені країни Європи і світу широко використовують трамваї на резинових шинах. Трамвай потребує менше місця в міському просторі, меншої площі для депо і, відповідно, менших витрат на землю. Завдяки акумуляторним батареям можливий рух трамвая без контактних ліній. Управління забезпечується двома роликми, що стискають рейку під кутом в 45 градусів, у V-подібній формі. Внутрішня поверхня ролика покрита композитним матеріалом, що захищає від прямого контакту заліза об залізо, тобто шуми, скрегіт і вібрація, так характерні для металевих коліс класичного трамвая, відсутні. Навантаження на рейку мінімізовані (75 кг від кожного ролика). Вертикальне і горизонтальне навантаження приходить на пневматичні колеса, а не на систему управління з центральною рейкою. Безпека експлуатації забезпечується додатковими механізмами, які служать для очищення рейки і рейкових пазух. Розподіл функцій навантаження (несуть на собі резинові колеса) і управління (центральна рейка) транспортного засобу дозволяє оптимізувати товщину дорожнього покриття для даного трамваю. Глибина не перевищує 30 см [8].

Для збереження, розвитку та реформування міського електротранспорту міським держадміністраціям разом з органами місцевого самоврядування міст, де функціонує міський електротранспорт, необхідно спрямувати свою роботу на виконання наступних завдань:

- реалізація завдань і заходів Державної програми розвитку міського електротранспорту;

- запровадження механізму прискорення темпів оновлення рухомого складу. Спрямування коштів державного бюджету на закупівлю вітчизняних трамвайних вагонів і тролейбусів, пристосованих для осіб з обмеженими фізичними можливостями та обладнаних енергозберігаючим обладнанням [1].

Іншою рейковою проблемою є проблема використання головних залізниць для потреб міста. У сучасному житті доволі дивно, що у таких містах, як, наприклад, Львів, який має шість напрямків залізниць, є лише 12 станцій, тобто 2 станції на напрям. Враховуючи, що в містах Європи залізниця має зупинки що 1...1,5 км, ми можемо оцінити, що у Львові можна запровадити не менше 25-ти зупинок. В такому випадку залізницю можна буде використовувати як міський транспорт, що буде вигідним як для міста, так і для залізниці. Звідси впливає нова проблема – про те, що залізницю потрібно поєднати з іншими засобами міського транспорту, щоб без зусиль можна було добратися до важливих транспортних артерій. Отже, існує велика перспектива для покращення взаєморозуміння між владою міст та залізницею, яке надасть людям зручний та швидкий засіб транспорту.

Великою популярністю в світі користується міська кільцева електричка, і не дарма. Елементи залізничного кільця довкола великих міст вже давно існують. Питання за тим, щоб сполучити їх і приєднати з лініями громадського транспорту. Доречно ввести міську електричку до програми розвитку міст, де буде поводитися фінал чемпіонату «Євро-2012». Фактично з будь-якого району, без будь-яких пробок і натовпів зможемо завдяки цьому проекту потрапити в будь-яку точку міста. Тобто, це буде безумовно унікальна схема розв'язання транспортної проблеми міста. Однак виникає питання в її фінансуванні. Гроші потрібні передусім, щоб збудувати пересадочні вузли та закупити потяги. Це обов'язки міської влади. Залишається чекати, коли міська влада зможе з цим упоратися і разом із залізницею забезпечити перевезення пасажирів: зручно, ефективно і своєчасно.

Для вирішення проблеми перенасичення приватними автомобілями доречно розпочати будівництво нового «легкого» метро – на базі швидкісного трамваю. Перший етап реконструкції передбачає модернізацію лінії швидкісного трамваю з перспективою його подальшої заміни на легке метро.

Вже у 1863 р. Лондон зробив першу спробу у консолідації залізниць та міста, відвернувши рейковий шлях з вулиць, помістивши його у тунель. Великі міста, які могли побудувати метро, робили це і мали всі переваги. У 1983 р. інше невелике французьке місто – Лілль показало свій власний шлях вирішення проблем рейкового транспорту в містах – було відкрито перший у світі автоматизований метрополітен VAL (з французького *voiture articuleur léger*). Він має доволі маленькі поїзди, які рухаються лініями без водіїв, більше того, пасажери можуть побачити обслуговуючий персонал лише на пересадочних станціях. Весь рух контролюється з центрального пульта, що дозволяє легко випускати на лінії додаткові поїзди (як у випадку футбольних матчів) [2].

Помилково вважається, що вузькоколійна залізниця не є такою місткою, як лінії стандартної ширини, адже, у метро Більбао (Іспанія) – попри використання колії 1 м, вагони – 2,8 м завширшки, у порівнянні з вагонами шириною 2,6 м у Барселоні, де в метро є колії 1435 чи 1600 мм.

В Європі, як і в багатьох містах світу, росте попит на енергетичні джерела і наша залежність від видобутого палива, збільшується кількість автомобілів. Все це стає основною причиною забруднення атмосфери, що в свою чергу приводить до серйозних проблем, пов'язаних зі здоров'ям людей.

Ставка суспільства на громадські види транспорту, насамперед рейкові, є єдиним надійним шляхом зменшення впливу транспорту на атмосферу. Необхідно всіляко обмежувати рух індивідуальних і вантажних автомобілів у великих містах.

Автотранспорт, окрім забруднення і шуму, несе небезпеку здоров'ю і життю людей, що пов'язано з аварійністю. Як доведено, саме перенасиченість автівками є головною причиною численних ДТП.

За даними Департаменту Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України, упродовж останніх років аварійність, дорожньо-транспортний травматизм, тяжкість наслідків автопригод постійно ускладнювалися, а у 2007 р. досягли найвищого рівня.

У 2007 р. на автошляхах держави майже кожних 8 хв. траплялася ДТП з потерпілими, практично через кожні 50 хв. в автопригодах гинула людина. У середньому за добу в автопригодах гинуло 25...26 осіб та зазнавали тілесних ушкоджень близько 210 учасників дорожнього руху.

Можна вважати, що в світі вже йде Третя світова війна між автомобілями та людством.

Дуже важливим є розуміння необхідності всіляко сприяти розвитку в Україні систем безпечного громадського транспорту. На жаль, якщо і передбачаються бюджетні асигнування на розвиток транспорту, то тільки для автомобільного, який і так є достатньо великим навантаженням на суспільство. Внаслідок отримуємо не тільки втрату коштів, а й невід'ємний слід на здоров'ї, екології та ін.

Як показує практика, рейковий транспорт, особливо залізничний, в десятки разів безпечніший за автомобільний. Кількість загиблих на залізницях за 30 останніх років минулого сторіччя, по відношенню до обсягів перевезень, знизилась у 4 рази [1].

Знову ж таки постає інше гостре питання – забудова і нераціональне використання родючої землі в Україні.

Стосовно транспорту, проблема землі, що займається транспортними комунікаціями, повинна вирішуватись тільки на користь збереження землі. Дуже показовими є наступні числа. Для перевезення 60 тис. пасажирів в одну годину напрямку за годину необхідна полоса землі завширшки 200 м для легковиків, 80 м – для автобусів і 9 м – для рейкового транспорту.

В умовах дефіциту землі у великих містах і недопущення втрат родючої землі на всій території України однозначним є рішення на користь рейкових видів транспорту.

Обслуговування споживача повинне відбуватися відповідно до його реальної потреби. Виходячи з сьогоднішніх реалій, такі відносини стануть можливі, коли старе, ще радянських часів, адміністративне, монополне (з боку транспорту) законодавство зміниться на ринкове, таке, що передбачає взаємовідповідальні відносини сторін на основі договору, з відповідною матеріальною та іншою відповідальністю.

Головне завдання реформування залізничного транспорту полягає у забезпеченні конкурентоспроможності залізничних послуг на внутрішньому та міжнародному ринку, в удосконаленні тарифної політики, впровадженні нових технологій для якісного обслуговування, впровадженні інвестиційної моделі, у розмежуванні та вдосконаленні системи державного регулювання.

Головне – розпочати ринкову трансформацію залізничного транспорту, що відстала від подібної реформації всієї економіки України на 10...12 років і все більше стримує її розвиток.

В умовах ринкових відносин держава повинна не тільки законодавчо забезпечувати про-

цес організації розвитку рейкового транспорту, але й контролювати виконання транспортного законодавства, забезпечувати організацію перевезень на визначеному якісному рівні та відповідати повною мірою перед населенням за рівень транспортного обслуговування.

Державне регулювання повинно базуватись на економічних механізмах та контролі за виконанням вимог щодо безпеки та якості транспортних послуг.

Для підвищення ефективності рейкового транспорту, перш за все, потрібні інвестиції для покращення інфраструктури галузі. Необхідно створити сприятливий інвестиційний клімат та всіляке сприяння з боку держави, що неминуче забезпечать зріст в залізничному та громадському транспорті. Тобто, потрібно створити такі умови, щоб дана галузь була прибутковою, щоб зацікавити як потенційних інвесторів вкладати гроші в пасажирські перевезення, так і самих працівників працювати шляхом збільшення заробітної плати з одночасним збільшенням вимог до якості виконання роботи.

Якщо своїх ресурсів недостатньо, треба залучати зарубіжних інвесторів. Але тут знову ж таки все впирається в недосконале законодавство. Адже підприємство повинне довести потенційному інвестору, що зможе повернути вкладений капітал, а наше законодавство не гарантує цього ні вітчизняним, ні зарубіжним інвесторам.

Нездоланною перешкодою в партнерських відносинах є, так зване, транспортне законодавство. На жаль, адміністративно-командна система, з якої Україна вийшла більше 17 років тому, живе в ньому і процвітає. По-іншому і не могло бути тому, що це законодавство тільки за назвою є українським.

Ефективний розвиток залізничного транспорту України, всього транспортного сектору економіки можливе тільки на фундаменті законодавства, що відповідає умовам загального функціонування економіки держави.

Зміст документів, що приймаються, повинен відповідати фактичному стану справ і витікаючих з нього завдань. Це вперше створить умови для високоефективної роботи величезного транспортно-промислового комплексу, що історично склався в Україні, елементи якого об'єктивно нерозривні, нежиттєздатні один без одного.

Розуміння цієї об'єктивної реальності дасть державі і владі стимул для забезпечення безумовно випереджаючого розвитку залізничного транспорту як загальнодержавної інфраструктури, що створює умови вирішення в країні комплексів економічних, технічних, соціальних

проблем, виводячи її на лідируючі позиції в світі, які вона по багатьом питанням зовсім недавно займала.

Розвиток транспорту сприяє завантаженню інших галузей промисловості і дозволить розвивати науково-технічний комплекс, впроваджувати нові технології. Інноваційна складова спрямована на надання принципово нових, якісних послуг.

Таким чином, розвиток залізничного транспорту сприятиме тому, що Українські залізниці досягнуть світових стандартів на ринку транспортних послуг та посядуть усталене місце у конкуренції з іншими видами транспорту. Це приведе до позитивних соціально-економічних результатів, стане вирішальним кроком на шляху прискорення економічного зростання країни, підвищення ефективності і якості транспортного обслуговування. Це і буде істотним поштовхом у розвитку інтеграційних процесів галузі національної залізничної транспортної системи в європейську.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Аналіз небезпек на транспорті та системи реагування на них/Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2007 році [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [//www.unian.net](http://www.unian.net)
2. Рябов, О. Рейковий транспорт у містах – минуле та сучасні тенденції [Електрон. ресурс] / О. Рябов. – Режим доступу: [//http://banner.kiev.ua](http://banner.kiev.ua)
3. День без авто. За матеріалами Інтернет видань [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [//http://www.mobilityweek.eu/](http://www.mobilityweek.eu/)
4. Транспортна галузь України, проблеми і перспективи [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [//www.refine.org.ua](http://www.refine.org.ua)
5. Гончаренко, В. Проблеми і шляхи реформування транспортного сектору економіки [Електрон. ресурс] / В. Гончаренко, В. Бойко // Голос України. – Режим доступу: [//www.golos.com.ua](http://www.golos.com.ua)
6. Бараш, Ю. С. Роль залізничного транспорту України в забезпеченні сталого розвитку суспільства [Текст] / Ю. С. Бараш, І. П. Корженевич // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2008. – Вип. 24. – Д.: Вид-во ДНУЗТ, 2008 – 274 с.
7. Введение высокоскоростного движения на участке Брюссель – Париж и его влияние на жизнедеятельность человека [Текст], По матеріалах виставки «EurailSpeed 2002» // ДІПТ сьогодні. – 2002. – № 10 (49).
8. Технічні характеристики Translohr – tramway on tires [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [//www.lohr.fr](http://www.lohr.fr)

Надійшла до редколегії 24.04.2009.
Прийнята до друку 29.04.2009.