

О. М. ПШІНЬКО, Ю. С. БАРАШ, Н. І. ВЕРХОГЛЯДОВА, І. П. КОРЖЕНЕВИЧ,
А. В. ЛОГВИНЕНКО (ДІПТ), Л. М. ЛОБОЙКО (Укрзалізниця)

СТАЛІЙ РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ І ПАСАЖИРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ У ДАЛЬНЬОМУ СПОЛУЧЕННІ

Розглядається модель основних факторів, які слід враховувати для стратегічного планування пасажирських перевезень у дальньому сполученні з позицій сталого розвитку.

Рассматривается модель основных факторов, которые следует учитывать для стратегического планирования пассажирских перевозок в дальнем сообщении с позиций устойчивого развития.

The model of basic factors, which should be taken into account for the strategic planning of far-distant passenger transportation, is considered from the positions of sustainable development.

Вступ

Пасажирські перевезення в Україні, як і в деяких інших країнах, є збитковими, оскільки мають соціальну направленість. Але уряди інших країн дотують діяльність пасажирського господарства та компенсують збитки від пільгових перевезень деякої категорії громадян. Для зменшення збитковості пасажирських перевезень Укрзалізниця планує низку заходів, які пов'язані в основному зі зменшенням витрат. При цьому дія чинників залізничної галузі на зовнішнє середовище враховується не повністю.

Постановка задачі

Метою даної роботи є систематизація основних чинників впливу транспорту [1] на зовнішнє середовище, аналіз їх дії на пасажирські перевезення для подальшого визначення їх негативних і позитивних наслідків.

Результати

В даній роботі пропонується систематизувати чинники за характером впливу у шість груп. На рис. 1. подано модель основних чинників для пасажирського господарства Укрзалізниці. Кількість основних груп впливових чинників визначалася за правилами менеджменту, що обумовило появу таких груп: технологічні, економічні, соціальні, юридичні, маркетингові, екологія та безпека.

Далі розглянемо характеристики цих чинників за кожною групою та проблеми, які слід вирішити у пасажирському господарстві.

Технологічні чинники. До цієї групи входять: інформація, рухомий склад та технології. Укрзалізниця вивчає досвід експлуатації сучасного рухо-

мого складу в різних країнах світу [2], але її рішення з визначення перспективного рухомого складу бувають не завжди обґрунтовані. Наприклад, пропонується закупівля нового рухомого складу *Pendolina*, який не може реалізувати свої швидкісні показники без суттєвої реконструкції залізничної колії. В той же час поза увагою залишаються пропозиції щодо підвищення швидкості руху до 160...170 км/год. на існуючому земляному полотні без значних витрат. Нові види рухомого складу для перевезень пасажирів зі швидкостями до 160 км/год. вітчизняного та закордонного виробництва Головним пасажирським управлінням досліджуються достатньо глибоко, але за браком коштів закупляються нові вагони в основному попереднього покоління та в недостатній кількості. Недостатня увага приділяється переобладнанню існуючих вагонів на системи екологічно чистих туалетів.

Технологія організації руху пасажирських поїздів не повністю відповідає сучасним вимогам комфортності, плавності руху та швидкості. Деякі країни використовують нові технології руху пасажирських поїздів зі швидкостями до 200...350 км/год. рейковою колією та на магнітному підвішуванні зі швидкостями до 500 км/год. В Україні не передбачаються інвестиції для будівництва швидкісної та високошвидкісної мережі для курсування пасажирських поїздів. Навіть для підготовки до ЄВРО-2012 не запропоновано нових технологій, які пов'язані з підвищенням швидкості пересування болільників з одного міста до іншого.

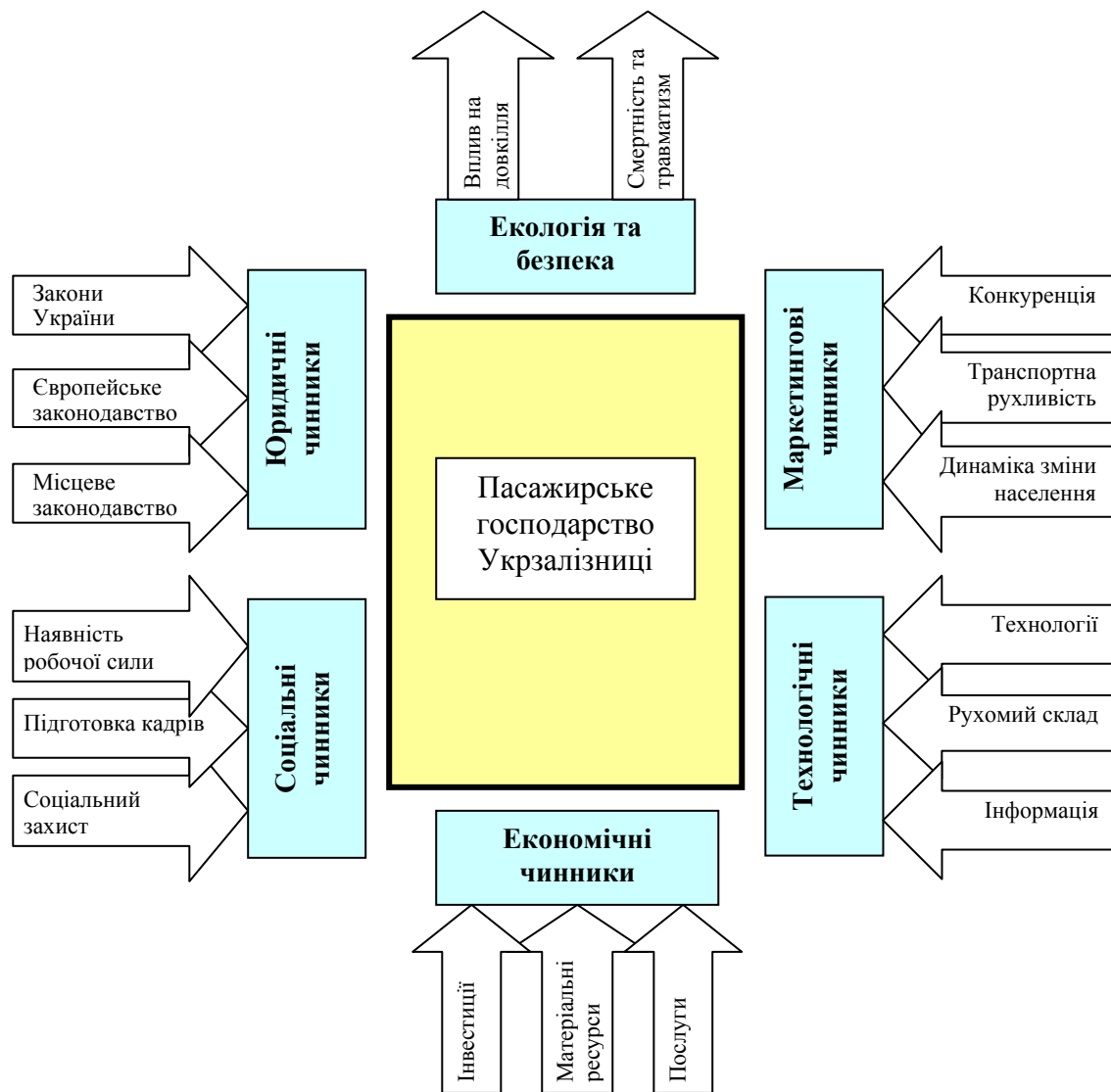


Рис. 1. Модель впливових чинників, які необхідно врахувати для вирішення проблеми пасажирських перевезень у дальньому сполученні з позицій сталого розвитку

Економічні чинники. До цієї групи входять: інвестиції, матеріальні ресурси та послуги сторонніх організацій. Зовнішніх інвестицій для фінансування залізничного транспорту в сучасних умовах не вистачає. Законом України «Про залізничний транспорт» передбачено фінансування з Державного бюджету програм розвитку та оновлення вантажного і пасажирського рухомого складу, проте за останні роки кошти залізничному транспорту практично не виділялись. Ще одним джерелом інвестування сталого розвитку залізничного транспорту України є кредити банків та міжнародних фінансових організацій. Розмір цих кредитів недостатній для суттєвого розвитку залізниць, оскільки частина банківських кредитів використовується для вчасної виплати заробітної плати. В той же час відсутність статусу суб'єкта господарювання не дозволяє Укрзалізниці отримати пільгові кредити міжнародних фінансових організацій, а статутний фонд окремих залізниць – суб'єктів господарю-

вання недостатній для його отримання. Крім того, Укрзалізниця не може отримати оцінку кредитного рейтингу з боку міжнародних рейтингових агенцій, що теж значно ускладнює процес залучення іноземних інвестицій. Одним з перспективних джерел інвестиційного розвитку Укрзалізниці може бути фінансовий лізинг. Зважаючи на викладене, необхідно розробити державну програму довгострокового інвестування діяльності Укрзалізниці та зокрема пасажирського господарства.

Матеріальні ресурси, до яких в першу чергу слід віднести паливо та електроенергію, плануються без врахування суттєвого подорожчання їх в останні роки. Не розробляються стратегії зменшення споживання галузю невідтворюваних паливних матеріалів. Галузь не досліджує можливість проектування тепловозів на альтернативних,

більш дешевих видах палива. Досі остаточно не визначено доцільність впровадження електровозів подвійного живлення

Соціальні чинники. До цієї групи входять: наявність робочої сили в регіонах, підготовка кадрів для залізничної галузі та соціальна захищеність населення. В останні роки середня заробітна плата деяких категорій робітників пасажирського господарства не відповідає достатньому рівню, що призвело до суттєвого дефіциту фахівців з ремонтних професій, провідників вагонів та ін. Ліквідації цього негативного явища можна досягти двома шляхами – за рахунок підвищення заробітної плати та підготовки нових фахівців за різними напрямками. Підготовка кадрів для Укрзалізниці виконується в навчальних та професійно-технічних закладах залізничного транспорту (університетах, коледжах, технікумах та професійно-технічних училищах). Але в останні роки потужності цих закладів не узгоджуються з перспективними планами Укрзалізниці. На залізниці приймають працівників, які закінчили непрофільні навчальні заклади, або після короткострокових курсів, в той же час випускники навчальних закладів – фахівці залізничного транспорту – мусять працювати в інших галузях. Такий підхід до формування кадрів залізниць може привести до зниження компетентності персоналу та втрати коштів і часу на їх перенавчання. При розробці перспективних планів розвитку залізничної галузі не враховуються наявність депресивних регіонів, виїзд робочої сили за кордон, забезпеченість житлом та інші фактори.

Юридичні чинники. До цієї групи входять: закони України, нормативні документи державних організацій, місцевих органів влади та європейське залізничне законодавство. Структура управління Укрзалізниці та статuti залізниць по деяких статтях не відповідають існуючому законодавству України. В той же час зміни у існуюче залізничне законодавство будуть внесені після остаточного визначення, до якої моделі реформування прямує Укрзалізниця. Потребують доопрацювання законодавчі акти стосовно розрахунків з державними організаціями та місцевими органами влади за перевезення пільгових категорій громадян. Слід провести роботу з розробки низки нормативних документів по розрахунках за перевезення пасажирів у сполученні з Росією та країнами Балтії. Для інтеграції у європейський транспортний простір необхідно узгодити українське законодавство з європейським в галузі перевезень.

Екологія та безпека. До цієї групи входять: вплив залізничного транспорту на навколишнє середовище, смертність і травматизм від аварій та катастроф [3]. За екологічним забрудненням та

кількістю аварій залізничний транспорт є самим безпечним видом транспорту, що робить його найперспективнішим. Але урядові програми не фіксують своїми діями цієї переваги. Якщо Європейський Союз остаточно закріпив директивними документами пріоритети розвитку залізничного транспорту [4], то Україна не має державної політики стосовно його пріоритетності. Укрзалізниця певною мірою впливає на забруднення навколишнього середовища шляхом шкідливих викидів в атмосферу від рухомого складу та виробничих підприємств, але українське законодавство дуже лояльне в цьому плані, оскільки сплачувати штрафи за забруднення економічне вигідніше, ніж впроваджувати заходи для боротьби з ним. Дуже впливає на людей шум від руху потягів. Для цього необхідно змінювати конструкцію залізничної колії та рухомого складу.

Для ліквідації аварій та травматизму Укрзалізниця впроваджує багато заходів щодо огороження станцій, вагонних депо, залізничних переїздів, побудови пішохідних тунелів і перехідних мостів. Конструкція вагонів нового покоління, наприклад, виробництва ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод», суттєво зменшує ушкодження пасажирів при аваріях. Але в цьому напрямку необхідно ще багато чого зробити.

Маркетингові чинники. До цієї групи входять: динаміка зміни населення України, підвищення його транспортної мобільності та управління конкурентоспроможністю пасажирських перевезень у приміському сполученні. В плані перспективних розрахунків пасажиропотоків зроблено кілька наукових робіт ДНДЦ УЗ та ДПТом, періодично виконується моніторинг. Ці наукові розрахунки виконувалися з урахуванням смертності, народження, транспортної мобільності та зміни добробуту населення України. Але при цьому не враховувались виїзд громадян на заробітки за кордон та підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень з метою захоплення додаткових ринків транспортних послуг. Проблема конкуренції на ринку транспортних послуг практично не досліджувалась, що призвело до втрати частки перевезень пасажирів у дальньому сполученні із-за низької якості послуг, відсутності необхід-

ного комфорту та недостатньої швидкості руху пасажирських поїздів.

Висновки

Таким чином, можна дійти висновку, що чинники, які розглянуті, мають суттєвий вплив на забезпечення сталого розвитку. Їх обов'язково слід враховувати при розробці стратегічних планів розвитку пасажирського господарства Укрзалізниці. Необхідно затвердити програму розвитку пасажирських перевезень у дальньому сполученні з позицій сталого розвитку та виконати комплекс науково-дослідних робіт.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Железные дороги мира в XXI веке / Под общ. ред. Г. Н. Кирпы. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 224 с.
2. A Joint Strategy for European Rail Research 2020. Towards a Single European Railway System / Union of European Railway Industries (UNIFE), International Union of Railways (UIC) and Community of European Railways (CER), International Association of Public Transport (UITP). – Paris, Bruxelles, 2001. – 24 pp.
3. External Costs of Transport. Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe / Consulting Group for Policy Analysis and Implementation (INFRAS), University of Karlsruhe (IWW). – Zurich, Karlsruhe, 2000. – 14 pp.
4. The Way to Sustainable Mobility. Cutting the External Costs of Transport / International Union of Railways (UIC) and Community of European Railways (CER). – Paris, Bruxelles, 2000. – 30 pp.

Надійшла до редколегії 22.05.2008.