

НЕОБХІДНІСТЬ ТРАНСФОРМАЦІЇ В ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

¹Український державний університет науки і технологій

²АТ “Українська залізниця”

Регіональна філія “Придніпровська залізниця”

Анотація: У статті досліджується сучасний стан залізничних пасажирських перевезень. Необхідність запровадження на Україні високошвидкісного руху та мультимодальних перевезень.

Ключові слова: трансформація, пасажирські перевезення, мультимодальні перевезення, залізничний транспорт, високошвидкісні магістралі, спеціальний рухомий склад.

The need for transformation in the organization of rail passenger transport

Abstract : The article examines the current state of rail passenger transport. The need to introduce high-speed traffic and multimodal transportation in Ukraine

Keyword: transformation, passenger transportation, multimodal transportation, railway transport, high-speed transportation, special rolling stock.

Пасажирські залізничні перевезення відіграють важливу соціальну і економічну роль, до того ж це найдешевший вид транспорту та самий екологічний.

Останнім часом, особливо в період всесвітньої пандемії, на залізничному транспорті протягом 2020 р. обсяги перевезень пасажирів різко впали – на 56,3 %, або на 87,2 млн пас. порівняно з 2019 р. - переважно через дію карантинної заборони на перевезення пасажирів в усіх видах внутрішнього сполучення (приміському, міському, регіональному та дальньому).[1]

Сьогодні за віком 2022 рік, світ дуже стрімко змінюється та розвивається. Люди у всьому світі зараз цінують свій час, комфорт та швидкість. А це означає що і вимоги до транспорту вже не ті, що були у людей кілька десятиків років тому. Саме тому для впровадження високошвидкісного руху в Україні, а саме залізничної лінії зі швидкістю руху від 250 км/год і більше та сучасної інфраструктури для обслуговування InterCity та контейнерних перевезень у напрямку ЄС та транспортний маршрут для переміщення залізничних вантажів і пасажирів суходолом від промислових центрів Китаю до Європи, більш відомий у світі, як “шовковий шлях” прийшов час. А, отже це відкриває перед Україною ще більше економічних перспектив.

Але повернемося все ж таки до стану пасажирських перевезень, розвиток яких відбувається в складних умовах вирішення протиріч між: вагомим соціальним значенням даної сфери та її збитковістю внаслідок недостатньої компенсації з боку держави, необхідністю підвищення якості транспортних послуг, оновлення рухомого складу в частині пасажирських перевезень дальнього і приміського сполучень, низькою платоспроможністю населення та відсутністю достатнього обсягу інвестицій[2]. Саме тому зараз необхідно трансформувати організацію пасажирських перевезень, зокрема спрямувати свою увагу на мультимодальні перевезення та високошвидкісні перевезення.

Наприкінці 2021 року в Україні був прийнятий Закон “Про мультимодальні перевезення”. Саме по собі визначення мультимодальних перевезень є наступним — це є перевезення пасажирів або вантажів двома або більше видами транспорту на підставі договору мультимодального перевезення, що здійснюється за документом мультимодального перевезення.[3]

Реалізація закону дасть змогу переорієнтації значної частини перевезень на використання більш екологічно чистих видів транспорту, що створить передумови для зміцнення та збереження здоров'я населення, зниження рівня забруднення атмосферного повітря, а також розвитку мережі наявних транспортних коридорів, інтеграції транспортної інфраструктури України у світову транспортну систему. При такій організації перевезень, важливим стає те, що з'являються конкурентні переваги

транспорту. А найголовніше, що пасажиром буде запропоновано обрати індивідуальний маршрут з оптимальним для нього видом транспорту.

На сьогоднішній день пасажирів, що користуються послугами залізничного транспорту, забезпечені ними не в повному обсязі, які мали бути їм представлені. Насамперед, це швидкість, сучасність, комфорт, зменшення часу очікування. Відсутність високошвидкісних магістралей, спеціального рухомого складу, невідповідність верхньої будови колії високим швидкостям руху (понад 160 км/год). Швидкісні поїзди, що наразі курсують на залізниці, мають середню швидкість в діапазоні 75-90 км/год, Лише на деяких ділянках вони розганяються до 110-115 км/год, Проте, якщо оцінювати середні швидкості в звичайній експлуатації в світі, то тут рекорд належить поїздам на китайській лінії Ухань-Гуанчжоу, які розвивають середню швидкість до 313 км/год, тоді як середня швидкість високошвидкісних поїздів в Японії зараз становить 243 км/год, в Німеччині – 232 км/год, а у Франції – 277 км/год.

У світовій практиці наразі вирішення проблеми підвищення швидкостей наземних транспортних систем здійснюється за такими напрямками:

1) для високошвидкісних залізничних перевезень – це будівництво нових високошвидкісних магістралей зі швидкостями руху вище 250 км/год та реконструкція існуючих ліній для швидкостей до 250 км/год (200-250 км/год);

2) для високошвидкісних Maglev – це будівництво нових високошвидкісних магістралей.[4]

На завершення можна відзначити, що Європою був визначений 2021-й рік роком залізниць. А головне, надати старт проекту високошвидкісного залізничного сполучення в Україні. Інтеграція із залізницями країн ЄС, підвищення швидкості поїздів, прискорення доставки пасажирів, вантажів та контейнерів тощо. Для реалізації майбутнього проекту були обрані наступні напрямки: Київ-Львів-держжордон, Київ-Одеса, Київ-Харків, Київ-Дніпро-Запоріжжя.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

2. Лебедюк Т. А. Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті. [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3653>. /електронний журнал «Ефективна економіка» - Видавництво ТОВ «ДСК — центр», 2022р. № 1

3. Закон України про мультимодальні перевезення № 1887-ІХ від 17.11.2021 р. [Електронний ресурс] URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

4. Геєць М. В., Волошин О. І., Дзензерський В. О., Никифорок О. І. Розвиток економічних та науково-технічних основ транспорту п'ятого покоління. Київ-2020.-254 с. [Електронний ресурс]:

Режим доступу: <http://ief.org.ua/docs/mg/324.pdf>

Чаркіна Тетяна Юрївна, доктор економічних наук, доцент, завідувач кафедри економіки та менеджменту, Українського державного університету науки та технології, Дніпро, e-mail: charkina@i.ua

Ващенко Олена Миколаївна, інженер 1 категорії з організації та нормування праці служби локомотивного господарства РФ “Придніпровська залізниця” АТ “ Українська залізниця”, Дніпро, e-mail: vashchenko_@ukr.net

Charkina Tetiana Yu. Doctor of Economics, Associate Professor, Associate Professor of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technology, e-mail: charkina@i.ua

Vashchenko Olena M. Engineer 1 category on the organization and rationing of labor locomotive service “Ukrzaliznytsia”, Дніпро, e-mail: vashchenko_@ukr.net