

УДК

Гайдук Н. О., ассистент

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна

Внедрение скоростного движения пассажирских поездов как приоритетное направление инновационной деятельности железнодорожного транспорта Украины

В данной работе Рассмотрено повышение скорости пассажирских перевозок как основной аспект инновационной деятельности Укрзализниці.

Постановка проблемы. Современные тенденции на рынке транспортных услуг Украины по перевозке пассажиров заключаются в относительном уменьшении роли железнодорожного и повышение значения автомобильного и воздушного транспорта (рис. 1).

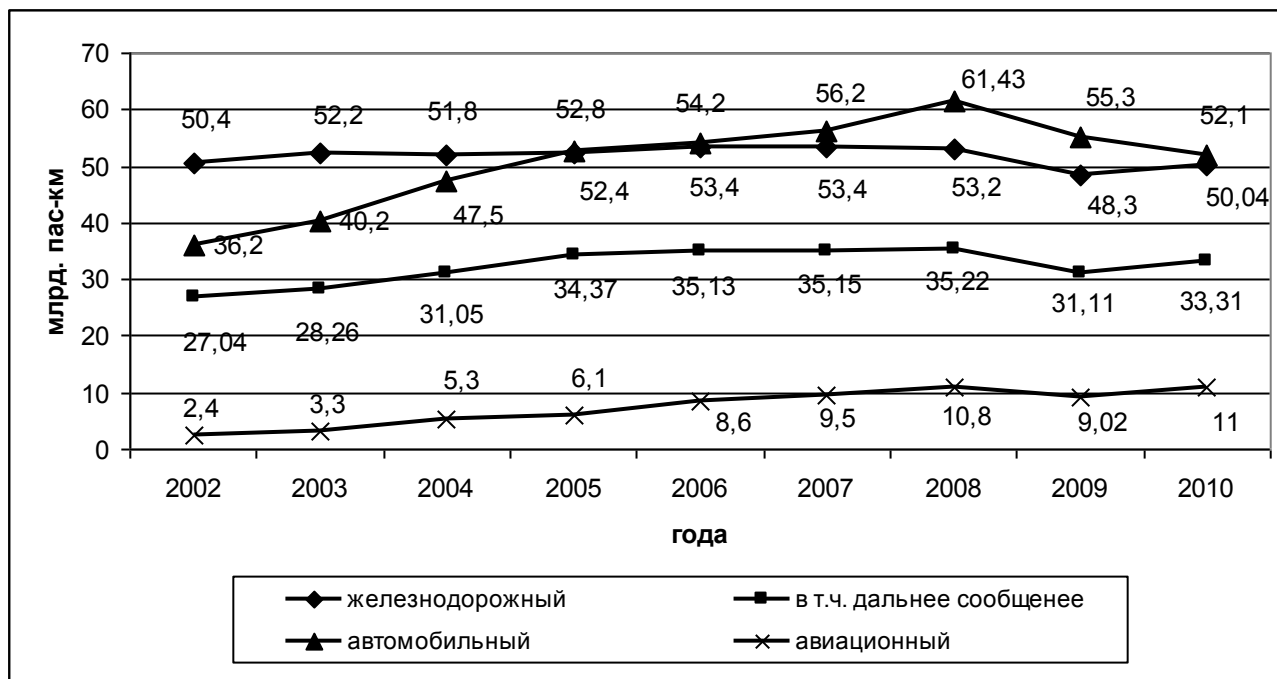


Рис. 1 – Динамика пассажирооборота по 3 видам транспорта

Анализ последних исследований и публикаций. Проблемы инноваций глубоко исследуются как зарубежными, так и украинскими учеными как М. М. Меркулов [1], П. П. Гончарова [2], М. П. Денисенко, Т. Е. Воронокова, С. В. Ладика [3], М. В. Жук [4], П. Бринь [5], В. Ильчук, Н. Богомолова, И. Сидоренко [6], О. Бакаев, В. Ильчук, О. Андреева [7], В. А. Гапанович [8], С. Алписбаев [9], Токмакова И. В. [10], Калиниченко Л. Л. [11], Дикань В. Л., Кирдина О. Г. [12].

Формирование целей статьи (постановка задачи). Невозможно заставить людей пользоваться тем или иным видом транспорта, поэтому необходимы меры на государственном уровне и уровне Укрзалізничці, которые подняли бы привлекательность именно железнодорожного транспорта для перевозок населения, тем самым повышая его конкурентоспособность.

Достаточно быстрые изменения мировой экономики и активизация интеграционных процессов требуют от руководства предприятий искать новые конкурентные преимущества. На железнодорожном транспорте таким преимуществом может выступить рациональная инновационная политика.

Изложение основного материала исследования. Инновационная деятельность является сложным процессом трансформации новых идей и знаний в объект экономических отношений. Закон Украины «Об инновационной деятельности» трактует инновации как вновь или усовершенствованные конкурентоспособные технологии, продукцию или услуги, а также организационно-технические решения производственного, административного, коммерческого или иного характера, существенно улучшающие структуру и качество производства и социальной сферы [13].

Каждое предприятие заботится о своем инновационном развитии, а также участвует в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной

экономики страны. «Укрзалізниця» не является исключением. Инновации и инновационная деятельность имеют большое значение для экономической и финансово-хозяйственной деятельности предприятий транспортной отрасли, поскольку являются одним из базовых элементов эффективной стратегии и важным инструментом сохранения конкурентоспособности.

На сегодня одной из составляющих обеспечения динамики роста объемов работы железнодорожного транспорта является внедрение инновационной модели его развития. Именно такой путь позволяет отрасли железнодорожного транспорта сохранить и наиболее эффективно использовать существующий научно-технический потенциал для осуществления структурных технологических изменений и для сохранения конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта.

Развитие железнодорожного транспорта направлено на обеспечение возрастающих потребностей в перевозках грузов и пассажиров в условиях развития экономики Украины при соблюдении высоких стандартов качества в обслуживании. Это возможно на основе эффективного функционирования и модернизации железнодорожного транспорта, постоянного обновления техники, передающих устройств и инфраструктуры, внедрение современных технологий ремонта, совершенствования процессов организации труда и управления на железнодорожном транспорте.

На сегодняшний день основным аспектом, который может выступать как инновация на железных дорогах Украины, можно считать внедрение скоростного движения.

На зарубежных железнодорожных магистралях скоростным считается движение пассажирских поездов с максимальной скоростью не менее 200 километров в час. При этом в его организации преобладают две тенденции – модернизация существующих линий с

реализацией максимальных скоростей движения около 200 километров в час и строительство специальных скоростных пассажирских линий с допустимыми скоростями 250-270 километров в час.

Создание скоростных магистралей решает не только отраслевые проблемы, которые касаются:

- увеличение доли железнодорожного транспорта на рынке транспортных услуг;
- сокращение расходов на перевозку пассажиров;
- обеспечение железных дорог вагонами и локомотивами нового поколения;
- интеграции украинских железных дорог в единую европейскую сеть скоростных соединений.

А также общегосударственные проблемы:

- повышение мобильности населения с одновременным уменьшением загрязнения окружающей среды;
- стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала;
- стимулирование развития социальной инфраструктуры регионов Украины;
- создание дополнительных рабочих мест;
- сокращение периода поездки.

Повышение скорости пассажирских поездов является общей потребностью. При этом железные дороги Украины смогут обеспечивать мобильность населения с минимальными затратами для общества. Создание сети скоростных магистралей обеспечит значительный рост объемов железнодорожных перевозок, в том числе за счет привлечения пассажиров с других видов транспорта. Это подтверждает и опыт Западной Европы, где благодаря повышению скорости движения поездов железные дороги имеют преимущество перед авто- и

авиатранспортом на расстоянии 250-500 километров и на равных конкурируют с авиацией в диапазоне 500-1000 километров.

Мировой опыт показывает, что пассажир среди различных видов транспорта выберет поезд, если его средняя скорость существенно превышает 100 км / час., А время путешествия составляет не более 3-4 часов. В таких условиях даже стоимость поездки становится второстепенным фактором. Безусловно, поездка должна сопровождаться соответствующим уровнем комфорта [14].

Привлекательность железнодорожных перевозок будет возрастать еще и благодаря тому, что с внедрением скоростного движения появится возможность организации движения дневных поездов на многих направлениях, которые значительно удобнее для поездок по сравнению с обычными пассажирскими поездами.

При выборе транспорта для передвижения пассажир ориентируется на три основных показателя:

- скорость движения;
- комфортность перевозки;
- качество предоставляемых услуг.

Самым важным показателем для пассажиров является время поездки. В дневном экспрессе оно не должно превышать 8 часов. Спрос на такие перевозки начинает расти при продолжительности поездки 5-6 часов, а мировой опыт показывает, что при продолжительности поездки скоростным поездом менее 4 часов, абсолютное большинство пассажиров пользуется поездом вместо самолета. Для того, чтобы не потерять свои позиции на рынке транспортных услуг и повысить свою конкурентоспособность железнодорожный транспорт должен увеличить скорость движения поездов, улучшить комфортность перевозки пассажиров и повысить качество предоставляемых услуг до европейского уровня.

Этой цели можно достичь за счет внедрения в Украине трех видов пассажирского скоростного движения:

- со скоростями – 140 – 160 км в час;
- со скоростями – 160 – 200 км в час;
- со скоростями – 200 – 350 км в час.

Внедрение больших скоростей движения требует значительного изменения существующей инфраструктуры железных дорог (пути, контактной сети, электроснабжения, телекоммуникационных систем и др.) и подвижного состава.

Частично эта цель в последние годы стала реализовываться. Внедрено ускоренное движение пассажирских экспрессов на направлениях Киев – Харьков и Киев – Днепропетровск со скоростями до 140 км в час. Кроме того в 2008 году Укрзализныця определила основные направления подготовки железнодорожного транспорта Украины к перевозкам в период проведения в Украине чемпионата Европы по футболу 2012 года. В частности, приоритетной задачей было названо внедрение на отдельных направлениях скоростного движения пассажирских поездов со скоростью до 200 км/час. Скоростным движением планировалось соединить Киев с теми городами, где будут проходить футбольные матчи. Первоначально предполагалось оборудовать скоростные направления Киев – Полтава, Киев – Донецк и Киев – Днепропетровск. После чего планировалось внедрить организовано скоростное направление во Львов, Одессу и Харьков. Для реализации проекта по основным направлениям предполагалось разделить пассажирского и грузового движения. Для внедрения скоростного движения было запланировано приобрести специальный пассажирский подвижной состав. Также запланировано построить специальное депо и пункты технического обслуживания нового подвижного состава. Большинство запланированных мероприятий было успешно выполнено.

Выводы. Таким образом, ориентация железнодорожного транспорта на внедрение скоростного движения, поможет «Укрзалізнице» сохранить конкурентные преимущества на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров.

Список литературы

1. М. М. Меркулов Науково-технічний розвиток і управління інноваціями: монографія / М. М. Меркулов – Одеса, Фенікс, 2008. – 344 с.
2. П. П. Гончарова Теоретико-методические аспекты формирования инновационной политики / П. П. Гончарова // Актуальні проблеми економіки. – К. – 2008 - № 4 – с. 62-72.
3. М. П. Денисенко, Т. Є. Воронокова, С. В. Ладика Проблеми формування національної інноваційної системи прискореного розвитку економіки / М. П. Денисенко, Т. Е. Воронокова, С. В. Ладика // Актуальні проблеми економіки . – К. – 2008 - № 4 – с. 73-81.
4. М. В. Жук Передумови формування національної інноваційної системи прискореного розвитку економіки / М. В. Жук // Актуальні проблеми економіки. – К. – 2008 - № 7 – с. 30-36.
5. П. Брінь Шляхи інноваційного розвитку залізничного транспорту України / П. Брінь // Збірник наукових праць КУЕТТ. Серія «Економіка і управління». – К. – 2006. – Вип. 8 – с. 75-79.
6. В. Ільчук, Н. Богомолова, И. Сидоренко Інновації в підвищенні технологічного рівня транспорту / В. Ільчук, Н. Богомолова, И. Сидоренко // Збірник наукових праць КУЕТТ. Серія «Економіка і управління». – К. – 2007. – Вип. 9 – с. 30-36.
7. О. Бакаєв, В. Ільчук, О. Андрєєва Нормативно-правове забезпечення інноваційно-інвестиційної діяльності залізничного транспорту / О. Бакаєв, В. Ільчук, О. Андрєєва // Збірник наукових праць КУЕТТ. Серія «Економіка і управління». – К. – 2007. – Вип. 9 – с. 16-24.
8. В. А. Гапанович Инновации в области развития железных дорог, обновление и модернизация техники и совершенствование

технологий / В. А. Гапанович // Железнодорожный транспорт. – М. – 2007. № 12 – с. 22-25.

9. С. А. Аплысбаев Подходы к инновационному развитию железнодорожного комплекса / С. А. Аплысбаев // Мир транспорта. – М. – 2005. - № 4 – с. 96-99.
10. Токмакова І. В. Адаптивне управління інноваційною діяльністю на підприємствах залізничного транспорту / Токмакова І. В. // Вісник економіки транспорту та промисловості – Харків – 2012 - № 38 – с. 369-372.
11. Калініченко Л. Л. Інноваційна політика залізничного транспорту України / Калініченко Л. Л. // Вісник економіки транспорту та промисловості – Харків – 2011 - № 36 – с. 314-318.
12. Дикань В. Л., Кірдіна О. Г. Система інтегрованого управління інвестиційно-інноваційним розвитком залізничного транспорту / Дикань В. Л., Кірдіна О. Г. // Маркетинг і менеджмент інновацій – Суми – 2011 - № 1 – с. 137-144.
13. Закон України Про інноваційну діяльність від 04.07.2002 № 40-IV – режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/40-15>
14. Звіт про науково-дослідну роботу Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках / Д. - Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2007.