

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНОГО РУХУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей виробничої інфраструктури національної економіки – основою транспортної системи України. Майбутнє залізничного транспорту України пов'язане з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інноваційних проєктів. Найбільш актуальною сьогодні є організація швидкісного пасажирського руху.

Майбутнє пасажирських перевезень на залізничному транспорті України залежить від подальшого розвитку і удосконаленню швидкісних магістралей, а у подальшому створенню високошвидкісних магістралей. Це допоможе підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Метою статті є дослідження зарубіжного досвіду впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху залізницями та перспективи його розвитку в Україні.

Розглядається зарубіжний досвід країн Західної Європи Китаю і Японії.

Розглядаючи світовий досвід для підвищення ефективності функціонування Українського залізничного транспорту на даний час потрібно забезпечити наступне:

1. Створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату;
2. Удосконалення українського законодавства у сфері інвестиційно - інноваційного розвитку залізничного транспорту та механізми його реалізації;
3. Розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій;
4. Створити ефективну систему управління інвестиційно - інноваційною діяльністю Укрзалізниці і розроблення програми інноваційного розвитку залізничного транспорту Укрзалізниці;

5.Розробка привабливих для потенційних інвесторів інноваційних проєктів, , створення на рівні галузі додаткових стимулів для учасників інвестиційного процесу.

6.Оптимізування графіку руху швидкісних поїздів;

7.Зниження терміну подорожі для швидкісних поїздів;

8.Розширення мережі швидкісних магістралей по всій території України;

9.Оптимізування величини тарифів з метою залучення на швидкісні перевезення додаткових пасажирів.

10.Розвиток прискореного руху (до 160 км/год) на базі наявних шляхів.

11.Підвищити швидкість руху пасажирських поїздів до 200км/год, для цього необхідне технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації його технологічних процесів.

12.Впровадження високошвидкісного руху, для цього має бути побудована окрема нова колія, яка передбачає можливість руху пасажирських поїздів 200 – 350 км/год. Для цього мають бути задіяні потужності як підприємств залізничного транспорту, так і сторонніх організацій.

13.Розділити вантажні і пасажирські потоки.

Головним напрямом розвитку залізничного транспорту України є розвиток прискореного руху.Створення, а у подальшому і удосконалення швидкісних, а згодом і високошвидкісних магістралей. Це створить ряд конкурентних переваг не лише для залізничного транспорту, а і всієї економіки країни за рахунок збільшення пасажирообігу.

Ключові слова: прискорений рух, швидкісний рух, реформування залізничного транспорту, підвищення конкурентоспроможності.

Полтавская Ольга

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА

Железнодорожный транспорт Украины является одной из важнейших отраслей производственной инфраструктуры национальной экономики - основой транспортной системы Украины.

Будущее железнодорожного транспорта Украины связано с реализацией стратегических решений, среди которых реформирования отрасли и внедрения крупномасштабных инновационных проектов. Наиболее актуальной сегодня является организация скоростного пассажирского движения.

Будущее пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте Украины зависит от дальнейшего развития и совершенствованию скоростных магистралей, а в дальнейшем созданию высокоскоростных магистралей. Это поможет повысить конкурентоспособность железнодорожного транспорта.

Целью статьи является исследование зарубежного опыта внедрения скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения по железным дорогам и перспективы его развития в Украине.

Рассматривается зарубежный опыт стран Западной Европы Китая и Японии.

Рассматривая мировой опыт для повышения эффективности функционирования Украинского железнодорожного транспорта в настоящее время нужно обеспечить следующее:

1. Создание на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату;

2. Удосконалення українського законодавства в сфері інвестиційно - інноваційного розвитку залізничного транспорту і механізми його реалізації;

3. Розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення об'ємів державних інвестицій;

4. Створити ефективну систему управління інвестиційно - інноваційною діяльністю Укрзалізниці і розробки програми інноваційного розвитку залізничного транспорту Укрзалізниці;

5. Розробка привлекательних для потенціальних інвесторів інноваційних проектів, створення на рівні області додаткових стимулів для учасників інвестиційного процесу.

6. Оптимізування графіка руху швидкісних поїздів;

7. Зниження строку подорожі для швидкісних поїздів;

8. Розширення мережі швидкісних магістралей по всій

территории Украины;

9. Оптимизация величины тарифов с целью привлечения на скоростные перевозки дополнительных пассажиров.

10. Развитие ускоренного движения (до 160 км / ч) на базе имеющихся путей.

11. Повышение скорости движения пассажирских поездов до 200 км / ч, для этого необходимо техническое переоснащение путевого хозяйства, обеспечение дальнейшей механизации его технологических процессов.

12. Введение высокоскоростного движения, для этого должна быть построена отдельная новая колея, которая предусматривает возможность движения пассажирских поездов 200 - 350 км / ч. Для этого должны быть задействованы мощности как предприятий железнодорожного транспорта, так и сторонних организаций.

13. Разделение грузовые и пассажирские потоки.

Главным направлением развития железнодорожного транспорта Украины является развитие ускоренного движения, а в дальнейшем и усовершенствования скоростных, а впоследствии и высокоскоростных магистралей. Это создаст ряд конкурентных преимуществ не только для железнодорожного транспорта, но и всей экономики страны за счет увеличения пассажирооборота.

Ключевые слова: ускоренное движение, скоростное движение, реформирование железнодорожного транспорта, повышение конкурентоспособности.

Poltavskaya Olga

PROBLEMS OF THE DEVELOPMENT OF HIGH-SPEED RAILWAY TRAFFIC IN UKRAINE

Ukrainian rail transport is one of the most important sectors of the industrial infrastructure of the national economy - the foundation of the transport system of Ukraine. The Future of the Railway Transport of Ukraine related to the implementation of strategic decisions, including reforming and implementing large-scale innovation projects. The organization of the high-speed passenger traffic is the most relevant today.

The future of the passenger traffic by rail of Ukraine depends on

the further development and improvement of highways, and on the creation of high-speed highways in the future. It will help to improve the competitiveness of the rail transport.

The purpose of the article – is to research foreign experience of the implementation of speed and high-speed railway traffic by rail and prospects of its development in Ukraine.

Foreign experience of Western Europe, China and Japan is considered.

Considering the international experience the following measures should be provided in order to improve efficiency of Ukrainian rail transport function:

1. Creation of favorable investment climate at rail transport;
2. Improvement of Ukrainian legislation in the field of investment - innovative development of rail transport and mechanisms of its implementation;
3. Development of mechanisms of state guarantees, promotion of coordinating role and increase of state investment;
4. Creation of effective managerial system of investment - innovative activity Ukrzaliznytsia and working-out of program of innovative development of rail transport of Ukrzaliznytsia ;
5. Development of attractive innovative projects for potential investors, creation of additional incentives for the participants of the investment process.
6. Optimization of the traffic schedule of high-speed trains;
7. Reduction of the term of travel for high-speed trains;
8. Extension of network of highways network throughout the whole territory of Ukraine;
9. Optimization of the rate of tariffs in order to attract extra passengers to high-speed traffic.
10. Development of the accelerated motion (up to 160 km / h) on the basis of available routes.
11. Enhancement of the speed of passenger trains to 200km / h, it requires the technical re-equipment of railroad facilities, providing of further mechanization of its technologic processes.
12. Implementation of the high-speed running, a separate new track should be built for it, which provides the possibility of the passenger train movement at a speed of 200 - 350 km / h. In this regard capacities of the

rail transport and other organizations should be involved.

13. Division of freight and passenger flows.

The main direction of Ukrainian rail transport development is the development of speeded traffic, establishment and further improvement of speed and then high-speed highways. This will create a number of competitive advantages not only for rail transport, but also for the entire state economy by increasing amount of passengers.

Key words: accelerated motion, fast motion, railway reform, improving competitiveness.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт України є однією з найважливіших галузей виробничої інфраструктури національної економіки – основою транспортної системи України. Майбутнє залізничного транспорту України пов'язане з реалізацією стратегічних рішень, серед яких реформування галузі та впровадження великомасштабних інноваційних проєктів. Найбільш актуальною сьогодні є організація швидкісного пасажирського руху.

Швидкісний залізничний транспорт дозволяє істотно зменшити негативний вплив транспорту на навколишнє середовище, крім того, він збільшує конкурентоспроможність залізничного транспорту порівняно з автомобільним та авіаційним транспортом, підвищує привабливість України для ділових поїздок.

Майбутнє пасажирських перевезень на залізничному транспорті України залежить від подальшого розвитку і удосконаленню швидкісних магістралей, а у подальшому створенню високошвидкісних магістралей. Це допоможе підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту.

Незважаючи на величезне значення організації швидкісного залізничного пасажирського руху для економіки України, багато питань швидкісних перевезень досліджені недостатньо повно. Зокрема, немає єдиного підходу до оцінки ефективності заходів з організації швидкісного руху пасажирських поїздів, впливу різних факторів на вибір раціональних схем організації швидкісного сполучення, прийняття рішень про будівництво швидкісних магістралей. Досі не було розроблено єдиної комплексної методики оцінки ефективності організації швидкісного руху. Всі розглянуті до теперішнього часу проєкти організації швидкісного руху

розраховувалися по одному-двом способам їх організації, немає єдиної методики оцінки їх ефективності.

У багатьох випадках організація швидкісних залізничних перевезень є основою для організації високошвидкісних залізничних перевезень. Темпи розвитку швидкісних, а в перспективі і високошвидкісних залізничних перевезень за кордоном і в Україні обумовлені значним попитом на даний вид перевезень, його економічною ефективністю. Будівництво окремих швидкісних магістралей за кордоном довело свою ефективність, проте аналіз світового досвіду свідчить про те, що це не завжди призводить до очевидних позитивних ефектів.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Основи дослідження ефективності впровадження швидкісного руху на залізницях України закладені в праці Г. Кірпи [1]; комплексних результатів оцінки ефективності впровадження швидкісного руху досягнули В. Дикань та Ю. Пашенко [2,3]; продовжені розробки щодо визначення розмірів економії поточних витрат при впровадженні швидкісного руху І. Корженевичем, М. Курганом, Ю. Барашем [4]; проаналізовано впровадження та розвиток швидкісних пасажирських перевезень в Україні Ю.С. Бараш, О.М. Гненний, А.В. Момот [5]; проаналізовані напрямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні та їх недоліки Н.О. Божок [6], профільним Міністерством було розроблено Концепцію Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки. Цією Концепцією визначаються основні засади розроблення Державної цільової програми впровадження на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей для сполучення України з великими обласними та промисловими центрами, а також з країнами Західної Європи та СНД [7];

Постановка цілей. Мета статті є дослідження зарубіжного досвіду впровадження швидкісного та високошвидкісного залізничного руху залізницями та перспективи його розвитку в Україні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Досвід країн Західної Європи Китаю і Японії показує, що найбільшу швидкість руху 200 - 350 км / год можна досягти при організації

високошвидкісного руху поїздів на спеціалізованих високошвидкісних магістралях. Проте їх будівництво і виробництво спеціалізованого рухомого складу вимагає великих капіталовкладень, що обчислюються мільярдами доларів. У випадках неочевидності позитивного ефекту від запуску високошвидкісного руху, як альтернативний варіант можна розглядати організацію швидкісного пасажирського руху на лініях з поєднаним рухом вантажних і пасажирських поїздів зі швидкостями: до 120 км / год - на традиційних залізничних лініях, до 160 км / год - на лініях після капітального ремонту колії. [8]

У деяких випадках реалізацію швидкісного руху пропонують розглядати як етап перед організацією високошвидкісного руху на одному і тому ж напрямку. Однак після спорудження високошвидкісної магістралі всі швидкісні і високошвидкісні пасажирські поїзди слідуватимуть по знову спорудженій магістралі, а на існуючій будуть сконцентровані в основному вантажні перевезення.

Нова хвиля інтересу до залізничного транспорту пов'язана з актуальними екологічними проблемами, до яких значною мірою причетний автомобільний транспорт. Його частка у забрудненні атмосфери в мегаполісах і великих містах може перевищувати 90%. Безліч негативних видів впливів, пов'язаних з перенасиченням для забудови територій автотранспортом (пробки, проблеми безпеки руху та ін.), Змушують звернути увагу на більш екологічний, залізничний транспорт.

Останнім часом у всьому світі активізувався процес формування нової глобальної та державної залізничної політики. У Європейському союзі велика увага приділяється підвищенню ролі залізничного транспорту як найбільш екологічного, масового і безпечного способу перевезень вантажів і пасажирів. Так, в Європі поставлено завдання – переключити з автомобільного на залізничний і внутрішній водний транспорт до 2030 р. на 30% перевезень вантажів на відстань понад 300 км, а до 2050 р. – 50%.

Високошвидкісні магістралі, що одержали широке поширення в багатьох європейських країнах (Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії), Японії, США, а в останні роки і в Китаї, успішно конкурують за багатьма характеристиками (швидкість, безпека, комфорт, екологічність,

регулярність) не тільки з автомобільним, але й з повітряним транспортом, особливо в сегменті дальності перевезень на 400-800 км.

За протяжністю залізниць Китай знаходиться на третьому місці. Загальна протяжність електрифікованих залізничних колій Китаю перевищує 48 тис. км, що вивело його на перше місце в світі за цим показником. З першого місця Китай потіснив Росію, в якій протяжність електрифікованих залізниць становить близько 43 тис. км. У першу трійку зараз входять Німеччина (понад 21 тис. км). За останні два десятиріччя КНР обзавелася найбільшою в світі мережею швидкісних і високошвидкісних залізниць, яка вже перевершує японську і європейську разом узяті.

Перша програма розвитку високошвидкісних залізниць в КНР, за даними Сінхуа, була представлена в 2004 році. Через 10 років транспортна мережа вже охопила 28 провінцій, автономних районів і міст центрального підпорядкування на материковому Китаї. В основу держпрограми з будівництва високошвидкісних залізниць у 2006-2010 роках лягла формула «4 + 4». Через всю країну прокладалося вісім нових магістралей - по чотири в напрямку «північ - південь» і «схід - захід».

Залізницю від столиці до великого північнокитайського мегаполісу Харбіна побудували всього за 7 років (2007-2014). Високошвидкісну магістраль майже в 1,5 тисячі кілометрів між Пекіном і Шанхаєм - за 4 роки (2008-2012). Так званий вертикальний коридор з Пекіна до Гонконгу (через Гуанчжоу і Шеньчжень), будівництво якого почалося в 2005-му, відкриється в 2016-му. Майже вся 2200-кілометрова дорога готова, і швидкісні потяги вже курсують в сусідній з Гонконгом Шеньчжень.

Тільки в 2014 році в експлуатацію було здано 8000 кілометрів доріг, з яких близько 5 тисяч кілометрів – високошвидкісні магістралі. В результаті загальна їх протяжність в країні перевищила 16 тисяч кілометрів, хоча такого показника, згідно з програмою розвитку залізничної мережі, збиралися досягти лише до 2020 року.[12, 13].

Французька національна залізниця є світовим рекордсменом зі швидкості із зареєстрованою швидкістю 575 км/год на показовому пробігу по лінії LGV Est у 2007 році між Парижем та Страсбургом. Ці лінії використовуються лише для денних перевезень швидкісними пасажирськими поїздами з відносно низьким навантаженням на вісь, а

рух поїздів вночі відсутній.

На високошвидкісних лініях зазвичай немає вантажних перевезень (але є поодинокі випадки легких, наприклад пошти і посилок, вантажних перевезень, які створюють навантаження на вісь сумісне з пасажирськими потягами, і дозволяється на цих залізницях).

Світовий досвід свідчить, що підвищення швидкості руху поїздів реалізується поетапно:

- під швидкісний рух реконструюються існуючі залізничні магістралі, при цьому максимальна швидкість руху пасажирських поїздів не перевищує 160-200 км /год,
- створюються високошвидкісні спеціалізовані залізничні магістралі, які передбачають можливість руху пасажирських поїздів зі швидкістю 200 -350 км /год.

У деяких випадках реалізацію швидкісного руху пропонують розглядати як етап перед організацією високошвидкісного руху на одному і тому ж напрямку. Однак після спорудження високошвидкісної магістралі всі швидкісні і високошвидкісні пасажирські поїзди прямуватимуть по знову спорудженій магістралі, а на існуючій будуть сконцентровані в основному вантажні перевезення.

Україна має високорозвинену мережу залізниць. З її загальної експлуатаційної протяжності (22,05 тис. кілометрів) 67,5 відсотка становлять одноколіїні ділянки, 32,5 – двоколіїні і триколіїні.

Розвинена залізнична інфраструктура – одна з небагатьох переваг, якими володіє Україна. Згідно зі звітом про глобальну конкурентоспроможність (TheGlobalCompetitivenessReport 2013-2014), за критерієм оцінки залізничної інфраструктури наша країна займає 25-те місце в світі, випереджаючи сусідню Росію (31-ше) і Польщу (70-те). Але хронічна нестача грошей на модернізацію з кожним роком робить вітчизняні залізничні перевезення все менш конкурентоспроможними. Значного підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту можна досягти через впровадження та розвиток так званого прискореного руху (до 160 км/год) на базі наявних шляхів.

Залізнична інфраструктура залишається одним з найбільш інвестиційно привабливих сегментів транспортної галузі. Залізничний транспорт вже в найближчому майбутньому повинен стати лідируючим видом транспорту по економічній ефективності,

якості послугта екологічної безпеки при транспортуванні масових вантажів та пасажирських перевезеннях.

Аналізуючи орієнтири розвитку залізничного транспорту, необхідно відзначити моделі організації залізничного ринку: північноамериканську, європейську і змішану. Основний принцип функціонування північноамериканської моделі полягає в домінуванні приватних інтегрованих компаній, яким належать шляхи та об'єкти інфраструктури, парк вантажних вагонів і локомотивів, мережа вантажних станцій і депо, тобто всі основні активи. Згідно північноамериканської моделі залізничних перевезень конкурентна боротьба здійснюється між як мінімум двома незалежними інфраструктурами, які здатні надавати якісні альтернативні послуги.

Найбільшій увазі для залізничного транспорту України заслуговує європейська модель організації залізничного ринку. Ключовою ідеєю даної моделі виступає монопольне становище держави щодо об'єктів інфраструктури та управління рухом. При цьому монополія держави проявляється через залізничні державні холдинги. Ринок вантажних залізничних перевезень в країнах ЄС функціонує на основі конкурентної боротьби між компаніями-операторами, яким надана гарантія доступу до інфраструктури при дотриманні регульованих умов. Ринок пасажирських залізничних перевезень в країнах ЄС функціонує, ґрунтуючись на змішаній моделі організації, що полягає в конкуренції за інтегровану франшизу, тобто за перехід у ведення компанії ділянок залізничних ліній та перевезень, і за франшизу як право здійснювати перевезення на певній ділянці інфраструктури [14].

В Україні високошвидкісний рух (до 300 км/год) навряд чи буде можливий у близькому майбутньому. Для таких швидкостей потрібна окрема лінія, де руху поїздів не заважатимуть ні перетини з іншими магістралями, ні велика кількість поворотів малого радіуса. Її будівництво, виходячи з міжнародного досвіду, коштуватиме кілька десятків, якщо не сотень, мільярдів доларів. Наприклад, в Китаї, де будівництво високошвидкісних доріг поставлено на широку ногу, вартість кілометра такої траси становить \$ 10-20 млн.

Тому найбільш перспективний шлях для залізничного транспорту України розвивати так званий прискорений рух (до 160 км/год) на базі наявних шляхів. Йдеться про поступове впровадження

швидкісного руху з адаптацією до нових вимог нинішньої інфраструктури.

На сьогоднішній день на території України курсують потяги «ІНТЕРСІТІ+», що здійснюють швидкісні перевезення пасажирів між обласними центрами.

Перші потяги для прискореного руху з'явилися в Україні до Євро-2012 і, незважаючи на всі поломки і труднощі на початку експлуатації, успішно стали конкурувати з авіакомпаніями на найбільш привабливих маршрутах: Київ – Донецьк і Київ – Харків.

Незважаючи на кризове становище в Україні станом на 1 січня 2015 року в Україні курсують 12 швидкісних поїздів «ІНТЕРСІТІ+», представлених рухомих складом корейського виробництва HYUNDAI, двома поїздами «ІНТЕРСІТІ» чеського виробництва «SKODA» і двома двосистемними швидкісними електропоїздами ЕКр-1 «Тарпан» вітчизняного виробництва ПрАТ «Крюківський вагонобудівний завод». Максимальна швидкість рухомого складу становить 160км/год.

З червня по грудень 2014 р. рух швидкісних поїздів введено за наступними напрямками:

1. Дарниця-Київ-Львів-Трускавець. Швидкісний потяг почав курсувати на маршруті з 1 червня 2014 року. Це сприяло розвитку туристичного потенціалу Трускавця. У той же час, це фактично друга пара поїздів «ІНТЕРСІТІ+» у сполученні Київ-Львів.

2. Дарниця-Київ-Одеса. Швидкісний потяг почав курсувати на зазначеному маршруті з 1 липня 2014 року. Це перший денний швидкісний поїзд, що з'єднує столицю України з Чорноморським узбережжям.

3. Маршрут Дарниця-Київ-Тернопіль діє з 22 серпня 2014 року. Завдяки призначенням поїзда значно скорочено час подорожі від столиці до трьох обласних центрів: Вінниці, Хмельницького та Тернополя.

4. Київ-Дніпропетровськ-Красноармійськ. Швидкісний потяг почав курсувати на зазначеному маршруті з 28 листопада 2014 року.

5. Київ-Кривий Ріг. Швидкісний потяг почав курсувати на зазначеному маршруті з 12 грудня 2014 року. Це перший швидкісний поїзд «ІНТЕРСІТІ+», що з'єднує великий промисловий і науковий центр з Києвом.

Крім цього, в серпні 2014 була призначена друга пара поїздів «ІНТЕРСІТІ+» у сполученні Київ - Запоріжжя. Також з метою забезпечення залізничного сполучення для жителів Донбасу зі столицею України в липні 2014 відновлено рух поїздів «ІНТЕРСІТІ+» донецького напрямку за маршрутом Київ - Костянтинівка, а також продовжено маршрут поїзда Київ-Дніпропетровськ до Красноармійська.

У 2015 році Українська залізнична швидкісна компанія продовжила роботу. Так у квітні поїздами «ІНТЕРСІТІ+» та «ІНТЕРСІТІ» перевезено рекордну кількість пасажирів. Досягнення таких високих результатів стало можливим завдяки довірі пасажирів до якості та комфорту поїздів «ІНТЕРСІТІ+» та «ІНТЕРСІТІ», а також системній роботі співробітників компанії, спрямованій на максимальне задоволення потреб пасажирів.

Так, для задоволення підвищеного попиту на перевезення під час великодніх і травневих свят впродовж квітня був призначений додатковий поїзд №761 / 762 Київ-Одеса, а також додаткові рейси поїздів №736 / 735 Київ-Запоріжжя та №740 / 739 Київ-Кривий Ріг . Також здійснено 6 рейсів складами збільшеної місткості (9 вагонів на 723 місць замість 4 вагонів на 410 місць) за маршрутом Дарниця-Київ-Тернопіль.

У квітні 2015 подорожі поїздами «ІНТЕРСІТІ+» та «ІНТЕРСІТІ» Української залізничної швидкісної компанії здійснили 266 813 пасажирів, що є найвищим показником з моменту заснування компанії. За місяць поїздами було виконано 675 рейсів. Населеність за цей період склала 71%.

Ми бачимо, що на залізничному транспорті України, на базі наявних шляхів прискорений рух поступово розвивається. Найбільшим попитом користуються поїзди «ІНТЕРСІТІ+», що курсують між Києвом та Харковом. На цьому напрямку курсує 3 швидкісних поїзда. Висока середня населеність поїздів пояснюється малим терміном поїздки - (4 год. 36 хв. – 4 год. 48хв.), та зручним графіком їх руху. Також користується попитом швидкий потяг Дарниця -Київ – Одеса, та Дарниця -Київ - Львів –Трускавець.

Висновки. Розглядаючи світовий досвід для підвищення ефективності функціонування Українського залізничного транспорту на даний час потрібно забезпечити наступне:

1. Створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату;
 2. Удосконалення українського законодавства у сфері інвестиційно - інноваційного розвитку залізничного транспорту та механізми його реалізації;
 3. Розвиток механізмів державних гарантій, підвищення координуючої ролі, а також збільшення обсягів державних інвестицій;
 4. Створити ефективну систему управління інвестиційно - інноваційною діяльністю Укрзалізниці і розроблення програми інноваційного розвитку залізничного транспорту Укрзалізниці;
 5. Розробка привабливих для потенційних інвесторів інноваційних проєктів, створення на рівні галузі додаткових стимулів для учасників інвестиційного процесу.
 6. Оптимізування графіку руху швидкісних поїздів;
 7. Зниження терміну подорожі для швидкісних поїздів;
 8. Розширення мережі швидкісних магістралей по всій території України;
 9. Оптимізування величини тарифів з метою залучення на швидкісні перевезення додаткових пасажирів.
 10. Розвиток прискореного руху (до 160 км/год) на базі наявних шляхів.
 11. Підвищити швидкість руху пасажирських поїздів до 200 км/год, для цього необхідне технічне переоснащення колійного господарства, забезпечення подальшої механізації його технологічних процесів.
 12. Впровадження високошвидкісного руху, для цього має бути побудована окрема нова колія, яка передбачає можливість руху пасажирських поїздів 200 – 350 км/год. Для цього мають бути задіяні потужності як підприємств залізничного транспорту, так і сторонніх організацій.
 13. Розділити вантажні і пасажирські потоки.
- Головним напрямом розвитку залізничного транспорту України є розвиток прискореного руху. Створення, а у подальшому і удосконалення швидкісних, а згодом і високошвидкісних магістралей. Це створить ряд конкурентних переваг не лише для залізничного транспорту, а і всієї економіки країни за рахунок збільшення пасажирообігу.

Роблячи висновок, можна сказати, що впровадження швидкісного руху на території України це питання багатьох років. Адже, як ми можемо побачити з іноземного досвіду, від якості виконаних робіт залежить не лише конкурентоспроможність залізничного транспорту України, але і її економічне становище та авторитет на міжнародному рівні.

Література

1. Кірта Г. Інтеграція залізничного транспорту України в Європейську транспортну систему: [монографія] /Георгій Кірта. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2004. – 248 с.
2. Дикань В. Л. Скоростное движение железнодорожного транспорта в мире и перспективы его развития в Украине / В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту та промисловості. — 2010. — № 32. — С. 15–25.
3. Інтегральна ефективність швидкісних залізничних магістралей: монографія / [Ю.Є.Пашенко, М. Ю. Гончаров, Й. М. Кранц, В.О.Пилипчик та ін.]; за ред. С. І. Дорогунцова. — К.:РВПС України НАН України, 2005. — 266 с.
4. Курган М.Б. Вплив підвищення швидкості поїздів на витрати, пов'язані із зносом колійної інфраструктури /М.Б. Курган,Д.М. Корженевич, Ю.С. Бараш //Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – 2008. –№ 21. – С. 233-239.
6. Бараш Ю.С., Гненний О.М., Момот А.В. Аналіз роботи швидкісного руху в Україні / Ю.С.Бараш, О.М.Гненний, А.В.Момот // Залізничний транспорт - 2014 – С.53-62.
7. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 р. № 979р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p>.
8. Божок Н.О. Нарямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні / Н.О.Божок. // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В.Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». 2013, вип. .5 С. 46-56.

9. Сазанов С.Л. Динамичное развитие высокоскоростных железных дорог Китая / С.Л.Сазанов.// Экономика железных дорог 2011-№ 8. – С.82-92.

10. Шерстобитов А.С. Мировой опыт организации скоростного железнодорожного пассажирского сообщения [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.sworld.com.ua/konfer35/446.pdf>

11. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 р. No 979р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p>.

12. С китайской скоростью [Электронныйресурс] – Режим доступа: <http://lenta.ru/articles/2015/03/07/chinarailway/>.

13. В Китае ускоряется прокладка высокоскоростных железных дорог.-[Электронныйресурс] – Режим доступа: http://russian.news.cn/economic/2015-01/26/c_133948173.htm.

14. Железнодорожный транспорт в ЕС.-[Электронныйресурс] – Режим доступа: <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=2165&type>.

15. Все о поездах ИНТЕРСИТИ. - [Электронныйресурс] – Режим доступа: <http://intercity.kiev.ua/>.

1. Kirpa G. Integraciya zalizny`chnogo transportu Ukrayiny` v Yevropejs`ku transportnu sy`stemu: [monografiya] /Georgij Kirpa. – Dnipropetrovs`k: DNUZT, 2004. – 248 s.

2.Dy`kan` V.L. Skorostnoedvy`zheny`ezheleznodorozhnotransporta v my`re y` perspekty`vy ego razvy`ty`ya v Ukray`ne / V. L. Dy`kan` // Visny`k ekonomiky` transportu ta promy`slovosti. — 2010. —# 32. — S. 15–25.

3.Integralna efekty`vnist`shvy`dkisny`x zalizny`chny`x magistralej: monografiya / [Yu.Ye.Pashhenko, M. Yu. Goncharov, J. M. Krancz, V.O.Py`ly`pchy`k ta in.]; za red. S. I. Dorogunczova. — K.:RVPS Ukrayiny` NAN Ukrayiny`, 2005. — 266 s.

4. Kurgan M.B. Vply`v pidvy`shhennya shvy`dkosti poyizdiv na vy`traty`, pov`yazani iz znosom kolijnoyi infrastruktury` /M.B. Kurgan.D.M. Korzhenevy`ch, Yu.S. Barash //Visny`k Dnipropetrovs`kogo nacional`nogo universy`tetu zalizny`chnogo transportu. – 2008. –# 21. – S.

233-239.

6. Barash Yu.S., Gnenny`j O.M., Momot A.V. Analiz roboty` shvy`dkisnogo ruxu v Ukraini / Yu.S.Barash, O.M.Gnenny`j, A.V.Momot. // Zalizny`chny`j transport - 2014 – S.53-62.

7. Koncepciya Derzhavnoi cil`ovoi programy` vprovadzheniya na zalizny`cyax shvy`dkisnogo ruxu pasazhy`rs`ky`x poyizdiv na 2005-2015 roky` [Elektronny`j resurs] / Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrainy` vid 31 grudnya 2004 r. No 979r – Rezhy`m dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-r>.

8. Bozhok N.O. Naryamky` vprovadzheniya shvy`dkisny`x pasazhy`rs`ky`x perevezen` v Ukraini / N.O.Bozhok. // Zbirny`k nakovy`x prac` Dnipropetrovs`kogo nacional`nogo universy`tt zalizny`chnogo transport imeni akademika V.Lazaryana «Problemy` ekonomiky` transportu». 2013, vy`p. .5 S. 46-56.

9. Sazanov S.L. Dy`namy`chnoe razvy`tye vysokoskorostny`x zhelezny`x dorog Ky`taya / S.L.Sazanov.// Ekonomy`ka zhelezny`x dorog 2011-# 8. – S.82-92.

10. Sherstoby`tov A.S. My`rovoj opyt organy`zacy` skorostnogo zheleznodorozhnogo passazhy`rskogo soobshheny`ya [Elektronny`j resurs] - Rezhy`m dostupa: <http://www.world.com.ua/konfer35/446.pdf>

11. Koncepciya Derzhavnoi cil`ovoi programy` vprovadzheniya na zalizny`cyax shvy`dkisnogo ruxu pasazhy`rs`ky`x poyizdiv na 2005-2015 roky` [Elektronny`j resurs] / Rozporyadzhennya Kabinetu Ministriv Ukrainy` vid 31 grudnya 2004 r. No 979r – Rezhy`m dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-r>.

12. S ky`tajskej skorosty` [Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: <http://lenta.ru/articles/2015/03/07/chinarailway/>.

13. V Ky`tae uskoryaetsya prokladka vysokoskorostny`x zhelezny`x dorog. -[Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: http://russian.news.cn/economic/2015-01/26/c_133948173.htm.

14. Zheleznodorozhny`j transport v ES. -[Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupa: <http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=2165&type>.

15. Vse o poezdax Y`NTERSY`TY`. - [Elektronny`j resurs] – Rezhy`m dostupu: <http://intercity.kiev.ua/>.

*Рецензент: Ковальов А.І. д.е.н., професор, проректор з наукової роботи Одеського національного економічного університету
18.05.2015*

УДК 33.2

Рева Олексій

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ СОЦІАЛЬНО ВІДПОВІДАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ВУГЛЕДОБУВНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

У статті проведений аналіз проблем соціально відповідального управління персоналом на вугледобувних підприємствах України, досліджено і конкретизовано складові системи соціально відповідального управління персоналом, виявлено особливості національного підходу. Визначено, що значною є роль держави у визначенні обсягу соціальних зобов'язань підприємств за одночасної відсутності в складі державної політики елементів економічного стимулювання шахт до реалізації соціальної відповідальності, характер реалізації добровільних соціально відповідальних заходів є несистемним, відсутні належний досвід і бажання, фінансова можливість, існує обмеженість корпоративної соціальної відповідальності зобов'язаннями перед профспілками, що встановлюються колективним договором. Встановлено основні складові механізму формування системи соціально відповідального управління персоналом. Для подолання негативних явищ в дослідженні запропоновано науково-методичний підхід до формування системи соціально відповідального управління персоналом на вугледобувних підприємствах, що базується на взаємодії основних стейк-холдерів і використанні науково обґрунтованих процедур та підходів до визначення змісту соціально відповідального управління персоналом.

Ключові слова: персонал, система управління персоналом, соціально відповідальне управління персоналом, система соціально відповідального управління персоналом, комунікації, корпоративна соціальна відповідальність, вугледобувні підприємства.