

УДК 656.027 (477)

СКОРОСТНОЕ ДВИЖЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В МИРЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ЕГО РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

*Дикань В.Л., д.э.н., профессор,
Корнилова И.В., аспирант (УкрГАЗТ)*

В статті розглянуто особливості розвитку швидкісного руху в світі та перспективи в Україні.

Ключові слова: транспортні коридори, швидкісний рух.

Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими заданиями. Главной особенностью глобализации на современном этапе является интернационализация мирового хозяйства. Простая совокупность национальных экономик преобразовывается в единую систему мирового хозяйства. При этом происходят фундаментальные изменения относительно содержания и форм международного разделения труда: на первый план выходят более сложные, наукоемкие производства; международная торговля переориентируется на полуфабрикаты, детали и технологические операции; развиваются международные услуги.

Важнейшими структурными подразделениями мирового хозяйства, образующими материальную сферу производства являются промышленность, сельское хозяйство, строительство, транспорт, связь, торговля и неразрывно связанные с ними непроемкие виды деятельности: финансирование, кредитование, банковская деятельность, международный туризм и т.д.

Однако развитие мирового хозяйства, как и развитие национальной экономики каждой страны, невозможно без воздействия ряда законов, важнейшим из которых, наряду с законом стоимости, неравномерного экономического развития и интернационализации производства, является закон международной конкуренции. Как известно главными объектами международной конкуренции являются мировая торговля и мировые рынки сбыта. А субъектами выступают национальные компании, транснациональные корпорации (ТНК), отдельные государства и международные организации, которые конкурируют между собой, внутри ТНК, между различными представительствами (зарубежными филиалами) и фирмами.

Сегодня в мире насчитывается более 500 самых мощных транснациональных компаний, которые реализуют более 80% всей продукции электротехники и химии, 95% - фармацевтики, 76% - продукции машиностроения. А 60 тыс. материнских транснациональных компаний контролируют около 450 тыс. дочерних компаний и отделений за рубежом и более 40% активов размещенных вне страны расположения материнской компании [1].

Причем триста наиболее мощных компаний обладают 25% всего используемого в мировой экономике капитала и обеспечивают 70% прямых зарубежных инвестиций.

В этих условиях рост мирового производства различных видов продукции, развитие внешнеэкономических связей обуславливают увеличение объема и номенклатуры выпуска товаров и услуг на мировом рынке, а транспорт, являясь структурным подразделением мирового хозяйства, работая во в условиях временного информационного поля, становится важным фактором эффективного функционирования и развития международной системы товародвижения, обеспечивающей с высокой скоростью экономические связи между странами мира.

Обеспечение конкурентоспособности наибольших ТНК, а также осуществление основных грузо- и пассажиропотоков между Европой и Северной Америкой, наращивание объемов перевозок между Азиатско-Тихоокеанскими регионами, Ближним Востоком и Европой зависит не только от качества и цены предоставляемой ими продукции, но и от скорости их распределение по странам и регионам этих товаров и комплектующих.

Одним из приоритетных направлений развития и достижения конкурентоспособности по средствам развития скорости поставки являются международные транспортные коридоры (МТК). Сегодня существующие МТК (Хельсинки – Таллинн – Рига – Калининград – Гданьск/Каунас – Варшава и далее на Берлин; Берлин – Варшава – Минск – Москва; Берлин/Дрезден – Вроцлав – Катовице/Краков – Львов – Киев; резден/Нюрнберг – Прага – Вена/Братислава – Дьёр – Будапешт – Арад – Констанца/Крайова – София – Фессалоники/Пловдив – Стамбул; Триест – Любляна – Будапешт – Львов/Братислава – Львов; Гданьск – Катовице – Жилина; Дуррес – Тирана – Скопье – София – Пловдив – Бургас – Варна; Хельсинки – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Киев Любашевка – Кишинев – Бухарест – Димитровград – Александрополис), благодаря концентрации материальных, финансовых и информационных потоков, обеспечивают надежное, удобное и безопасное перемещение грузов и пассажиров.

Мировая транспортная система постоянно развивается и под действием законов экономического развития, находит отражение, не только в улучшении технического оснащения транспортных операций, изменении географии важнейших транспортных грузо- и пассажиропотоков, но и в структурных соотношениях роли и значения различных видов транспорта и их конкуренции.

Если раньше лидерами на рынке транспортных услуг считались автомобильный и воздушный транспорт, преимуществами которых были, кроме скорости, качество поставок, географическая мобильность, позволяющая легко расширять и менять трассы.

То сегодня под воздействием роста объемов товародвижения и благодаря развитию сети международных транспортных коридоров, лидером по качеству поставок и объемам перевозимых грузов, становится железнодорожный транспорт, а в частности скоростной и высокоскоростной. Преимущество высокоскоростного движения пассажирских поездов ярко проявляется при определенной дальности перевозок пассажиров. Проведенные расчеты показали, что при дальности перевозок до 650-750 км затраты времени для пассажиров при пользовании высокоскоростными магистралями будут меньше в сравнении с воздушным транспортом и, следовательно, высокоскоростные железнодорожные перевозки пассажиров на такие расстояния следует признать оптимальными.

Однако при всем своем значении фактор времени не может однозначно определять сферу применения высокоскоростного железнодорожного транспорта. Существенное влияние оказывают также некоторые качественные особенности перевозок различными видами транспорта, например удобство беспересадочных поездок от места отправления к месту назначения. Дополнительным удобством является и то, что вокзалы расположены, как правило, в центре городов. Благодаря этим преимуществам высокоскоростных пассажирских поездов с вводом их в эксплуатацию происходит перераспределение пассажиропотоков в пользу железнодорожного транспорта.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросам повышения экономической эффективности перевозок на железных дорогах всегда уделялось большое внимание и в научном, и в практическом плане. Вопросы скоростных систем и повышению их роли в управлении и в экономике занимались известные исследователи: Анисимов П.С., Пегов Д.В., Ковалев В.И., Харина Е.В., Тейлор С. и другие [1-5].

Целью статьи является раскрытие значения, особенностей и перспектив развития скоростного движения в Украине.

Изложение основного материала исследования. Обладая значительными преимуществами по сравнению с другими видами транспорта (экономичность, высокий уровень безопасности и комфорта), скоростные железные дороги получают всё большее распространение.

По определению Международного союза железных дорог (МСЖД), под высокоскоростным пассажирским поездом понимается поезд, передвигающийся со скоростью свыше 250 км/ч по специальным путям или со скоростью свыше 200 км/ч по обычным модернизированным железнодорожным путям.

Скорость самых современных поездов превышает 350 км/ч, а на отдельных участках достигает скорости 486,1 км/ч (магистраль Пекин-Шанхай). Однако при развитии поездами больших скоростей возникают различные технические проблемы, над которыми сейчас работают ученые всего мира, совершенствуя как техническую базу всего подвижного состава, так и техническую оснащенность всего сопровождения его в пути.

Сегодня общая протяженность только высокоскоростных магистралей в мире превышает 20 тыс. км, из них в Европе эксплуатируется свыше 7 тыс. км. Но процесс проектирования и строительства новых линий высокоскоростного движения не прекращается, так наряду с развитием высокоскоростной железнодорожной сети Южной Европы, протяженность которой к 2020 г. может составить примерно 10 тыс. км, предполагается высокий рост числа высокоскоростных линий в странах Азии. Только в Китае к 2015 г. планируется строительство высокоскоростных линий железных дорог, протяженностью около 45 тыс. км.

Началом развития европейской высокоскоростной железнодорожной сети считается строительство высокоскоростной линии Париж - Лион длиной 470 км, рассчитанной первоначально на максимальную скорость движения 260 км/ч, которая в 2001 г. была повышена до 300 км/ч. Позже Советом министров ЕС была организована рабочая группа «Высокая скорость», которая разработала генеральный план развития высокоскоростных железнодорожных магистралей в Европе до 2010 г. В соответствии с этим планом планировалось строительство 9 тыс. км новых высокоскоростных железнодорожных линий и реконструкция 15 тыс. км существующих железных дорог для движения пассажирских поездов с максимальной скоростью 200 км/ч. Также было предусмотрено строительство особо ответственных линий с сооружением сложных и дорогостоящих мостов и тоннелей.

Сегодня сеть высокоскоростного железнодорожного сообщения в Центральной Европе выглядит следующим образом рис.2.

Проблеми транспортного комплексу України

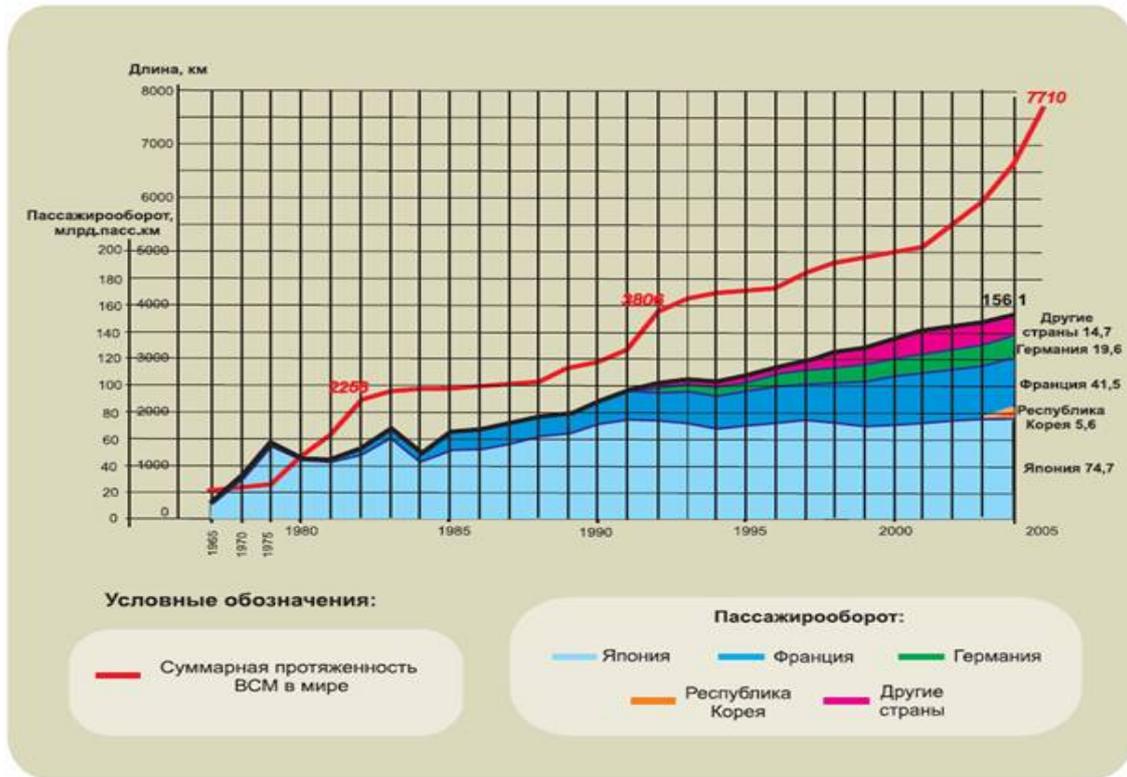


Рисунок 1 – Протяженность высокоскоростных магистралей (ВСМ) в мире[7]

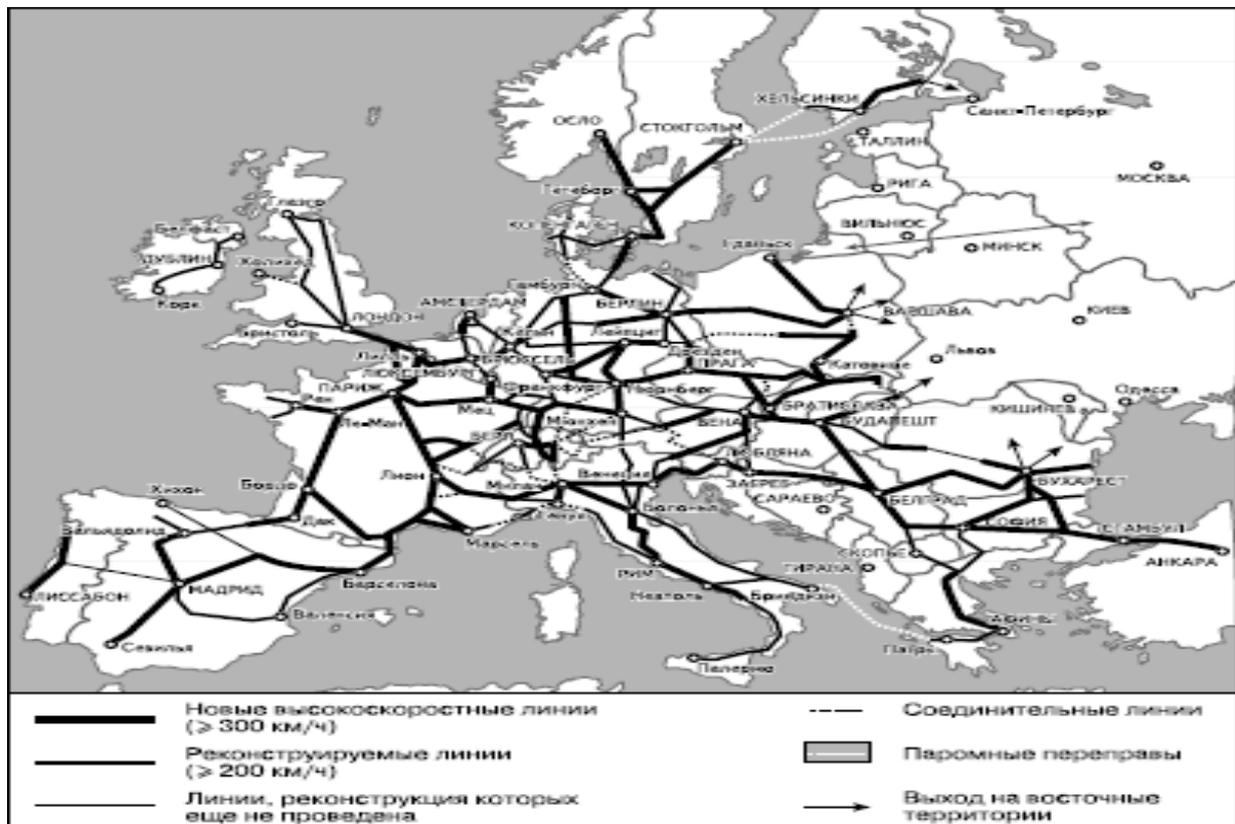


Рисунок 2 - Сеть высокоскоростных железнодорожных сообщений в Центральной Европе

Проблеми транспортного комплексу України

При этом если ранее на данном рынке доминировали Япония, Франция и Германия, то сейчас железные дороги большинства стран мира предлагают сообщения со скоростью более 200 км/ч, о чем свидетельствует рейтинг пассажирских сообщений с самой высокой скоростью движения поездов, по данным на 2009 г. (табл. 1).

Таблица 1
Показатели технической скорости движения поездов (более 150 км/ч, по состоянию на 2009 г.) [5,6]

Участок	Длина, км	Время хода, мин	Скорость, км/ч
1	2	3	4
Франция (320 км/ч)			
Лоррен TGV — Шампань-Арденны	167,6	37	271,8
Мёз TGV — Шампань-Арденны	99,8	23	260,3
Сен-Пьер-де-Кор - Маси TGV	206,8	48	258,5
Руасси-Шарль-де-Голль — Лилль-Европа	203,3	48	254,1
Париж-Лионский — Экс-ан-Прованс TGV	730,6	173	253,4
Марн-ла-Вале — Шампань-Арденны	113,9	27	253,1
Авиньон TGV — Париж-Лионский	656,8	157	251,0
Япония (300 км/ч)			
Хиросима — Кокура	192,0	45	256,0
Окаяма — Хиросима	144,9	34	255,7
Сендай — Мориока	171,1	43	238,7
Сендай — Омия	294,1	74	238,5
Син-Яцусиро — Кагосима-Тюо	137,6	35	235,9
Уцуномия — Корияма	104,9	28	224,8
Китай, о. Тайвань (300 км/ч)			
Цзяи — Тайчжун	85,9	21	245,4
Тайчжун — Гаосюн	179,5	44	244,8
Синьчжу — Тайчжун	93,6	23	244,2
Тайнань — Цзяи	62,9	18	209,7
Тайнань — Гаосюн	32,0	12	160,0
Международные сообщения			
Брюссель-Южный — Валанс TGV	831,7	211	236,5
Брюссель-Южный — Руасси-Шарль-де-Голль	291,7	74	236,5
Брюссель-Южный — Париж-Северный	313,6	82	229,5
Эбсфлит-Международный — Париж-Северный	456,5	125	219,1
Лондон-Сент-Панкрас — Париж-Северный	492,4	135	218,8
Ашфорд-Международный — Париж-Северный	397,0	112	212,7
Брюссель-Южный — Лондон-Сент-Панкрас	372,8	111	201,5
Испания (300 км/ч)			
Мадрид-Аточа — Сарагоса-Делисиас	307,2	78	236,3
Мадрид-Аточа — Барселона-Сантс	621,0	158	235,8
Севилья-Санта-Хуста — Сарагоса-Делисиас	757,6	213	213,4
Барселона-Сантс — Сарагоса-Делисиас	314,0	89	211,7
Мадрид-Аточа — Малага-Мария-Самбрано	512,5	150	205,2
Кордова — Мадрид-Аточа	343,7	102	202,2
Мадрид-Аточа — Севилья-Санта-Хуста	470,5	140	201,6
Китай (350 км/ч)			
Пекин — Тяньцзинь	118,0	30	236,0
Шаньхайгуань — Хулудао	122,0	36	203,3
Шэньян — Хулудао	266,0	79	202,0
Циньхуандао — Цзиньчжоу	181,0	55	197,5
Циньхуандао — Хулудао	138,0	44	188,2
Шэньян — Цзиньчжоу	223,0	72	185,8
Бэйдахэ — Цзиньчжоу	203,0	68	179,1
Германия (300 км/ч)			

Проблеми транспортного комплексу України

Продолж.табл.1

1	2	3	4
Франкфурт-Аэропорт — Зигбург/Бонн	143,3	38	226,3
Зигбург/Бонн — Монтабаур	63,0	18	210,0
Монтабаур — Франкфурт-Аэропорт	80,3	25	210,0
Франкфурт-Аэропорт — Лимбург-Южный	58,8	17	207,5
Берлин-Шпандау — Вольфсбург	168,9	49	206,8
Франкфурт-Аэропорт — Кёльн-Мессе/Дойц	168,1	49	205,8
Ингольштадт-Главный — Нюрнберг-Главный	90,0	27	200,0
Республика Корея (300 км/ч)			
Сеул-Главный — Тэджон	160,0	48	200,0
Тэджон — Чхонан-Асан	64,0	20	192,0
Сео-Тэджон — Сеул-Йонгсан	161,0	51	189,4
Тэджон — Тонтэгу	133,0	45	177,3
Чхонан-Асан — Сеул-Йонгсан	93,0	32	174,4
Чхонан-Асан — Сеул-Главный	96,0	37	155,7
Великобритания (300 км/ч)			
Эббсфлит-Международный — Ашфорд-Международный	53,8	18	179,3
Стаффорд — Уотфорд-Джанкшн	186,9	63	178,0
Лондон-Кингс-Кросс — Йорк	303,2	104	174,9
Йорк — Стивенидж	259,0	90	172,7
Лондон-Кингс-Кросс — Грантем	169,6	59	172,5
Лондон-Юстон — Стаффорд	214,9	75	171,92
Йорк — Питерборо	180,5	63	171,92
Кру — Уотфорд-Джанкшн	226,3	79	171,92
Италия (300 км/ч)			
Милан-Центральный — Болонья-Центральная	192,5	65	177,7
Рим-Термини — Флоренция	261,1	93	168,4
Милан-Центральный — Рим-Термини	572,0	210	163,4
Рим-Термини — Неаполь-Центральный	218,0	81	161,5
Ареццо — Рим-Термини	198,7	75	159,0
Рим-Тибуртина — Болонья-Центральная	351,6	139	151,8
Швеция (200 км/ч)			
Шёвде — Сёдертелье	277,0	96	173,1
Шёвде — Алингсос	99,2	35	170,1
Шёвде — Флемингсберг	297,0	105	169,7
Флемингсберг — Халльсберг	183,2	65	169,1
Шёвде — Катринехольм	179,3	64	168,1
Альвеста — Хеслехольм	98,0	35	168,0
Шёвде — Халльсберг	113,8	41	166,5
США (240 км/ч)			
Балтимор — Уилмингтон	110,1	41	161,1
Филадельфия — Уилмингтон	50,6	19	159,8
Австрия (200 км/ч)			
Санкт-Пёльтен-Главный — Линц-Главный 4	122,7	48	153,4
Финляндия (200 км/ч)			
Тиккурила — Тампере	177,0	70	151,7
Сало — Карьяла	53,1	21	151,7
Норвегия (180 км/ч)			
Лиллестрём — Гардермун	30,2	12	151,0
Осло-Центральный — Гардермун	47,8	19	150,9

Как видно из таблицы Франция и Япония пока удерживают соответственно первое и второе место, однако их догоняют сразу несколько стран. Показательно, что впервые отмечено снижение

заложенной в расписании скорости движения поездов. Наибольшее значение технической скорости возросло со 169,6 км/ч в 1975 г. до 279,3 км/ч в 2007 г. При том, что в 1977 – 1979 гг. рост

останавливался на отметке 177,5 км/ч, а в 1997 – 2003 гг. — на 261,8 км/ч. С открытием во Франции магистрали LGV Est рекордный показатель технической скорости достиг 279,3 км/ч — поезд TGV № 5422 проходил участок между станциями Лоррен TGV и Шампань-Арденны за 30 мин. Однако, впоследствии время прохождения данного участка было увеличено более чем на 6 мин и средняя скорость снизилась до 271,8 км/ч, правда, такой показатель отмечен уже не для одного, а для трех поездов.

Это означает, что Япония, даже не предпринимая особых усилий по повышению скорости движения поездов, практически вплотную приблизилась к лидеру. Китайский остров Тайвань занял третье место (в данном обзоре Тайвань и континентальный Китай рассматриваются отдельно), а Испания и континентальный Китай опередили Германию.

Повышение скорости могут сдерживать и другие факторы. Так, на линии Токайдо Синкансен (Япония), функционирующей уже более 45 лет, препятствием для дальнейшего роста скорости является наличие кривых относительно малого радиуса. Кроме того, действующий в Японии закон о регулировании шума ограничивает его уровень 4 дБ (А) на расстоянии 25 м от пути. Следует также учесть, что вблизи этой линии проживают около 60 млн. чел. Тем не менее, компания оператор JR Central пока остается лидером в области высокоскоростных сообщений в Японии: поезда серии N700 на участке Хиросима — Кокура имеют техническую скорость 256 км/ч. Возможно, с планируемым в начале 2011 г. открытием нового участка линии Тохоку Синкансен от Хатинохе до Аомори компании-оператору JR East удастся достичь более высоких показателей после ввода в обращение поездов серии E5, которые будут развивать скорость до 320 км/ч.

Работы по усилению и модернизации инфраструктуры могли быть еще одной причиной того, почему в некоторых случаях средняя скорость оказалась ниже ранее зафиксированной. Так, вследствие выполнения таких работ на линии LGV Sud-est (Франция) поезда, курсирующие без остановок между Парижем и Марселем, уже не могут проходить этот маршрут с прежним лучшим временем, равным 3 ч.

Очевидные результаты приносит активно осуществляемая в континентальном Китае программа строительства высокоскоростных линий. За последние 2 года в стране было открыто еще несколько линий, предназначенных для высокоскоростного пассажирского движения, однако в регулярных расписаниях существенного увеличения скорости не зафиксировано. Продолжается строительство еще нескольких высокоскоростных линий - в частности, в декабре

2009 г. была введена в эксплуатацию линия Ухань -Гуанчжоу протяженностью 968 км.

В Республике Корея по состоянию на 2009 г. самое быстрое графиковое сообщение осуществляется на участке между станциями Сеул-Главный и Тэджон, где техническая скорость поездов достигает 200 км/ч. Это на 8 % лучше показателя 2007 г., равного 193,2 км/ч для участка Сеул-Йонгсан — Сеотэджон.

С ростом показателей в азиатских странах Германия и Испания, переместились на более дальние позиции. Однако Испания обошла Германию, которая отодвинулась на следующее место после Китая. Железные дороги Германии (DB) в новом расписании унифицировали время хода своих поездов семейства ICE между станциями Франкфурт-Аэропорт и Зигбург/Бонн, тогда как по прежнему расписанию один из поездов проходил этот участок на 1 мин быстрее.

В других странах Европы заметных событий немного. В Швеции: электропоезда X2000 продолжают обслуживать скоростные сообщения, соединяющие Стокгольм с Гётеборгом и Мальмё. Ожидается, что на обоих направлениях в ближайшие 15 лет будут исчерпаны резервы провозной способности, поэтому планируется строительство Y-образной высокоскоростной линии длиной 246 км, рассчитанной на движение поездов со скоростью до 320 км/ч.

В Австрии продолжалась работа по модернизации магистрали Westbahn из Вены через Санкт-Пельтен до Линца и Вельса, в результате которой откроется возможность обращения поездов со скоростью 230 км/ч и более.

Более заметны изменения в международных высокоскоростных сообщениях Eurostar, соединяющих Бельгию, Францию и Великобританию, которые произошли с открытием на всей длине магистрали HS 1 от Лондона до тоннеля под Ла-Маншем. В сентябре 2007 г. перед началом регулярного движения специальный поезд, следовавший по маршруту Брюссель — Лондон-Сент-Панкрас, преодолел расстояние 372,8 км за 1 ч 43 мин при средней технической скорости 217,3 км/ч.

В Украине процесс развития скоростного движения обуславливается ее интеграцией в мировую экономическую систему, которая ведет к увеличению объемов товарных операций с другими странами мира.

Учитывая это, уровень развития транспортной системы, как один из важнейших признаков технологического прогресса и конкурентоспособности, а также геополитическое размещение Украины позволяют успешно использовать внутренние транспортные системы для транзита товаров между странами Европы, Азии и Ближнего Востока.

Проблеми транспортного комплексу України

О значимости транзита для экономики Украины свидетельствуют показатели доходов, которые получает страна от транзитных перевозок (табл.2), а также динамика объемов транзитных

перевозок по видам транспорта (табл.3) и объемы перевозок внешнеторговых грузов Украины с основными странами мира (рис.3).

Таблица 2

Доходы от транзитных перевозок и обслуживания транзитных грузов и пассажиров (млн.дол.США)

Вид транспорта	Значение по годам				
	2005	2006	2007	2008	2009
Железнодорожный	799,8	960,2	1268,2	1641,1	1100,1
Морской	779,8	806,1	915,9	1304,4	725,5
Авиационный	561,9	722,7	919,6	1231,1	1200,1
Трубопроводный	1958,8	2500,6	2411,6	2560,4	3046,4
Прочие	379,0	465,1	596,4	899,6	1846,0
Всего	4480,3	5354,7	6111,7	7636,5	7918

Таблица 3

Объемы транзитных перевозок по основным видам транспорта (тыс.т)

Вид транспорта	Значение по годам						В % к январю-сентябрю 2009г
	2005	2006	2007	2008	2009	январь-сентябрь 2010	
Всего , в т.ч.	205565,20	222948,12	386956,56	325423,03	178134,07	107226,06	78,6
Железнодорожным	73221,04	75050,72	99882,37	93347,60	44834,64	32041,57	98,2
Автомобильным	636,10	1614,14	4494,61	4908,71	3354,20	3390,55	145,0
Морским	3765,54	2516,11	2693,97	3486,97	1899,38	2557,06	177,3
Речным	10,11	18,50	37,43	74,73	-	-	-
Авиационным	1,40	1,17	1,28	1,54	1,17	1,09	127,9
Трубопроводным	127921,85	143721,15	279802,36	223497,94	127981,74	69180,23	69,2
прочие	9,16	26,33	44,54	105,54	62,94	55,56	122,3

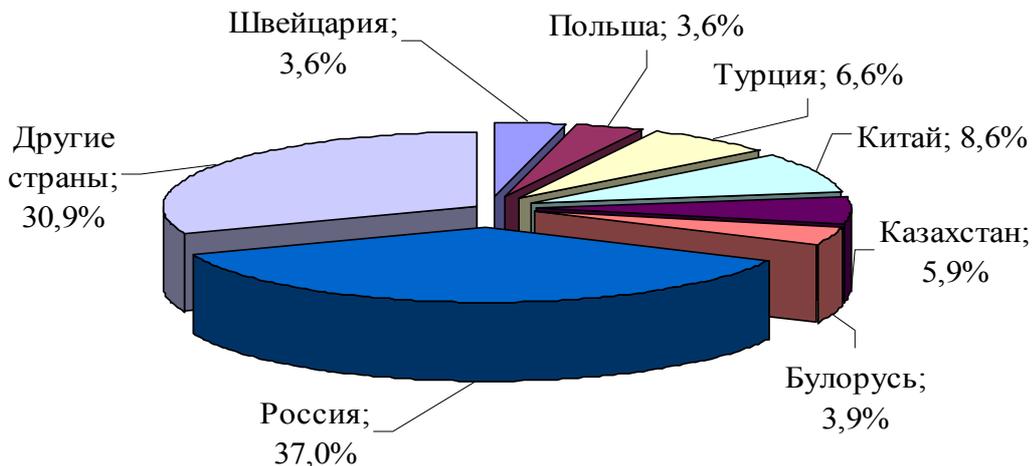


Рисунок 3 – Объемы перевозок внешнеторговых грузов Украины с основными странами в 2009г

Данные фактических и потенциально возможных объемов транзитных перевозок (табл. 4), свидетельствуют об увеличении транзитных перевозок с 84,4 млн.т до 457,5 млн.т или в 5,4 раза, что позволило бы получить более 3 млрд.дол.США.

Сравнительная таблица фактических и потенциально возможных объемов транзитных перевозок тыс. тонн [8]

Коридоры	Объемы транзитных перевозок		
	Фактические	Потенциально возможные	Дополнительные
МТК № 3	20722	201759	181037
МТК № 5	11163	38416	27253
МТК № 9	17928	100073	82145
МТК “Балтика-Черное море”	4060	92891	88831
МТК “Европа-Азия”	30556	204350	173794
	84429	457489	553060

Осуществление перевозки существующих грузов и привлечение дополнительного транзита требует значительных капитальных вложений на строительство, реконструкцию и сервисное обслуживание дорог (2-3 млрд. долл. США). Тем не менее, можно ожидать большой отдачи от привлечения дополнительных транзитных грузопотоков. В экономическом плане это дополнительные валютные поступления в размере 3-3,5 млрд. долл. США, в социальном - десятки тысяч новых рабочих мест.

Но для этого необходимо создать условия, которые сделали бы транзитные перевозки через Украину более привлекательными, чем перевозки другим путем (морским или в обход Украины).

Сегодня ежегодный товарооборот между Европой и Азией составляет более 600 миллиардов долларов. Объем грузопотока только между Европой и странами Юго-Восточной Азии - более 250 миллиардов долларов ежегодно. Это миллиарды тонн грузов. Они идут преимущественно морским путем.

География морских перевозок самая широкая. Наиболее популярными и загруженными считаются следующие направления: Австралия, Китай, Корея, Индонезия, Индия, Япония, США, Канада, ЮАР, страны Центральной и Южной Америки и др.

Дистанция от пункта отправления до места, куда выполняется перевозка грузов морским видом транспорта – это значительное расстояние, которое исчисляется тысячами километров, в то время как транспортируемый груз может весить сотни тонн. Не менее важной особенностью являются длительность перевозки, которая вызвана небольшой скоростью морских судов по сравнению с другими видами транспорта, при сравнительно низкой стоимости морских перевозок (по сравнению с авиационными и автомобильными), а также со сложностью и длительностью погрузочно-разгрузочных работ при перегрузке грузов на железнодорожный и другие виды транспорта.

Поэтому участники международного рынка все чаще прибегают к перевозке грузов

сухопутными линиями, в частности железнодорожными магистралями. Их основными преимуществами являются возможность доставки грузов «от дверей до дверей» с соблюдением необходимых требований по безопасности и качеству, а также скорость доставки, которая в два-три раза выше, чем на морских трассах из Восточной Азии в Западную Европу (если скорость движения морского грузового судна достигает 300-500 км/сутки, то средняя скорость грузового железнодорожного состава – 600-800 км/сутки (на отдельных участках до 1000 км/сут.)).

С целью внедрения скоростного движения будет рационально разграничить движение пассажирских и грузовых поездов, которое поможет увеличить пропускную способность грузовых перевозок, а также приведет к уменьшению износа и сокращению расходов на содержание верхнего строения пути и увеличению скорости движения пассажирских поездов, уменьшится время, в течение которого грузовые поезда пропускают пассажирские, в результате чего увеличится оборот грузовых вагонов.

Грузовыми станут маршруты: на запад (Киев – Жмеринка и далее на Львов и Одессу) и на восток (Киев – Гребёнка – Полтава – Красноград и далее на Харьков, Днепропетровск, Донецк и Симферополь). На отдельных направлениях, которых маршрутная скорость достигает 1000 км/сут. Это касается маршрутов из Одессы в Киев, Харьков и Львов.

Уже сегодня Комиссией Европейского Союза по транспорту отмечена работа двух поездов комбинированного транспорта «Викинг» и «ZUBR» перевозки, в составе которых, осуществляются между железнодорожными станциями четырех государств. Поезд комбинированного транспорта «Викинг» курсирует по маршруту УКРАИНА (Ильичевск-Паромная-Усатово-Конотоп-Жмеринка-Казатин-Бердичев-Коростень-Бережесть)-БЕЛОРУСЬ – ЛИТВА. Протяженность маршрута от Ильичевска до Драугисте – 1тыс.753 км, преодолевается за 57 ч или 2,4 суток со средней маршрутной скоростью движения 738км/сутки. А «ZUBR», протяженность

Проблеми транспортного комплексу України

маршрута которого, от Ильичевска до Таллина составляет 2тыс.159км, курсирует по маршруту: УКРАИНА (Ильичевск-Паромная-Усатово-Конотоп-Жмеринка-Казатин-Бердичев-Коростень-Бережесть)-БЕЛОРУСЬ-ЛАТВИЯ-ЭСТОНИЯ и развивая скорость 664км/сут. преодолевает это расстояние за 78ч или 3,25 суток. Работа данных поездов дает возможность соединить

Балтийское и Черное моря, порты Таллин, Мууга, Рига, Ильичевск и Одесса, а также расширить трансконтинентальные торговые связи стран Скандинавского полуострова и бассейна Черного моря.

Не менее приоритетным и значимым является открытие пассажирского скоростного железнодорожного сообщения между крупными городами страны, которое позволит сократить время в пути примерно в 1,5 раза. В 2010-2011 годах - планируется запустить скоростной маршрут в Днепропетровск и Донецк, в 2011-2012 годах - во Львов, Одессу и Харьков, а также в 2015 году планируется организовать скоростное движение поездов до Симферополя (рис.4). Общая протяженность железнодорожного пути от Киева до перечисленных городов – более 2500 км (между ними курсируют поезда, развивающие среднюю скорость около 100 км/ч).



Рисунок 4 - Схема скоростных пассажирских коммуникаций Украины

Сегодня "Укрзалізниця" работает над формированием национального скоростного пассажирского транспортного коридора Львов-Киев-Харьков-Донецк и продлением его до Днепропетровска. А также планируется развитие скоростного движения в международном сообщении: Москва – Брянск – Суземка – Киев; Москва – Курск – Белгород – Харьков – Ростов – Адлер и Москва – Курск – Белгород – Харьков – Симферополь, Севастополь, Феодосия.

В 2011 году будет организовано ускоренное движение пассажирских поездов на направлении Москва-Киев и выполнена работа для сокращения времени движения поездов за счет сокращения погранично-таможенных операций в пунктах перехода.

В 2012-2013 гг. будет организовано скоростное движение дневных поездов на направлении Москва-Киев и в 2012 г. - отдельных поездов на направлении Москва-Харьков и начато скоростное движение на направлении Москва - Харьков - Адлер, Москва - Харьков - Симферополь.

Существенное увеличение скорости требует коренной модернизации всей транспортной системы. Поэтому с начала этого года для развития скоростного движения и обеспечения плавности движения капитально отремонтировано 858 км.путей, полностью модернизировано 558 км. При модернизации уложено 487 км бесстыкового пути, так называемого "бархатного пути".

В 2011 году запланировано капитально отремонтировать 793 км и полностью модернизировать 358 км колеи. По словам генерального директора Укрзалізниці, также в следующем году будет осуществляться обустройство транспортных развязок на разных уровнях, для чего будут строиться путепроводы. Это позволит существенно повысить уровень безопасности.

Вывод. В настоящее время высокоскоростной железнодорожный транспорт при организации массовых перевозок пассажиров уверенно занимает транспортную нишу в диапазоне расстояний 400-800 км, обеспечивая наименьшее суммарное время в пути следования пассажиров, т.е. наибольшую общую скорость поездки пассажиров при самых высоких показателях безопасности, комфортабельности и экономичности.

Прогнозируется, что к 2019 г. Протяженность высокоскоростных магистралей превысит 45 тыс. км. Наиболее заметный рост ожидается в плане увеличения общей протяженности линий для движения со скоростью более 300 км/ч в Китае, Испании, Франции, Италии и (в более долгосрочной перспективе) в США. А развитие европейской межгосударственной сети высокоскоростных магистралей с устройством новых тоннельных переходов через Альпы, позволит обеспечить ряд прямых маршрутов: Берн — Милан, Лион - Турин, Цюрих - Милан, Мюнхен - Инсбрук и др. Также планируется соединить высокоскоростными линиями Стокгольм, Гетеборг и Мальме (Швеция), Лиссабон и Порто (Португалия), а также Лиссабон и Мадрид.

Наряду с развитием высокоскоростной железнодорожной сети Южной Европы, протяженность которой к 2020 г. может составить примерно 15 тыс. км, предполагается высокий рост числа высокоскоростных линий в странах Азии. Здесь, помимо Японии, активную роль будут играть прежде всего Китай, Южная Корея и Индия. Благодаря уже частично реализованным поставкам современных высокоскоростных пассажирских поездов в Китай и развитию парка этого подвижного состава в Южной Корее и Японии объемы азиатского рынка высокоскоростных перевозок достигли европейского уровня.

В целом Европейские железные дороги, благодаря вводу в эксплуатацию высокоскоростных пассажирских поездов, смогли увеличить свою долю на рынке пассажирских перевозок с 14 до 54% и способствовали взаимной интеграции различных стран, сокращая расстояния и стирая границы.

В Украине внедрение ускоренного пассажирского сообщения со скоростями до 160 км/ч уже позволило связать комфортабельными дневными поездами города на расстоянии до 500

км. Внедрение скоростного и ускоренного пассажирского движения (160-220 км/ч) дневными поездами позволит решить многие проблемы обновления вагонного и локомотивного парка, в том числе в 2 раза ускорит вагонооборот. Вагоны скоростного поезда намного вместительнее существующих пассажирских вагонов (в целом один вагон скоростного поезда может заменить до 4-х обычных). Таким образом, «Укрзалізниця», чтобы удовлетворить спрос на пассажирские перевозки, сможет обойтись гораздо меньшим количеством поездов, не прибегая к запуску дополнительных составов. А значит сможет существенно сэкономить на эксплуатационных и амортизационных затратах, а также на покупке новых вагонов. Внедрению скоростного и ускоренного пассажирского движения требует привлечения колоссального объема инвестиционных ресурсов. Зато его реализация позволит удовлетворить возросшие требования платежеспособной части пассажиров, повысит комфортность и безопасность пассажирских перевозок, сократит время в пути, что привлечет на железнодорожный транспорт дополнительный пассажиропоток с авиационного и автомобильного транспорта, сократит убыточность пассажирских перевозок и негативное воздействие транспорта на экологию.

Организация скоростного и высокоскоростного железнодорожного движения в Украине обеспечит поддержание и дальнейшее стимулирование научно-технического и интеллектуального потенциала страны и промышленного сектора экономики за счет размещения на отечественных предприятиях заказов на создание новых образцов техники мирового уровня и финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в отрасли, что позволит возродить промышленность страны и вывести ее на уровень конкурентоспособного производства, а также повысить уровень выпускаемой продукции до мирового и успешно конкурировать с зарубежными производителями не только на внутреннем, но и на мировом рынке.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Анисимов П.С. Вопросы высокоскоростного движения [Текст] / П.С. Анисимов // Железнодорожный транспорт. – 2010. - №6. – С. 73-77.
2. Пегов Д.В. Высокоскоростное движение: начало положено [Текст] / Д.В. Пегов // Железнодорожный транспорт. – 2010. - №6. – С. 50-51.
3. Ковалев В.И. Скоростной и высокоскоростной железнодорожный транспорт

[Текст] / В.И. Ковалев; под общей редакцией В.И. Ковалева. Том1. — СПб.: 2001, 320 с.

4. Харина Е.В. Скоростное и высокоскоростное движение: оценка затрат. [Текст] / Е.В. Харина //Железнодорожный транспорт. - 2002. - №11. - с.64-67.

5. Taylor C. Railway Gazette International, 2009, № 10, p. 63, 65 – 66, 68 – 70.

6. Wolf A. International Railway Journal, 2009, № 9, p. 30 – 32.

7.Машкович О. Н. Новости железнодорожного транспорта [Текст] / О. Н. Машкович // Управление, логистика и информатика на транспорте. - ВИНТИ. - 2008. - № 8. - С.3-5.

8.Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів [Електронний ресурс] / РВПС України НАН України // Режим доступу: <http://www.rvps.kiev.ua/news.php?id=12> - Україна має значні можливості залучення додаткових транзитних вантажів

Аннотация. В статье рассмотрены особенности развития скоростного движения в мире и перспективы в Украине

Ключевые слова: транспортные коридоры, скоростное движение.

Summary. Particularities of the development of the speed motion are considered in article in world and prospects in Ukraine

Keywords: transport corridors, speed motion.

Експерт редакційної колегії к.э.н., доцент УкрГАЗТ Якименко Н.В.

УДК 331.107.5:656.2

ОБГРУНТУВАННЯ ВПРОВАДЖЕННЯ МЕХАНІЗМУ ДЕРЖАВНО – ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

**Волохов В.А., к.е.н., доцент,
Маркова І.В., ст. викладач (УкрДАЗТ)**

В статті досліджено питання подальшого розвитку комерційних відносин на залізничному транспорті та запропоновано розглянути можливість застосування механізму державно – приватного партнерства у залізничній галузі.

Ключові слова: державно – приватне партнерство, види економічної діяльності, залізничний транспорт, механізм, комерційні відносини конкуренція, інвестиції.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими і практичними завданнями. Незважаючи на інтенсивний розвиток ринкових відносин, залізничний транспорт залишається однією з тих галузей національної економіки, що найбільш підлягає регулюванню державними інститутами. Створення реальної багатосекторної економіки в Україні багато в чому залежить від зміни економічних функцій держави в трансформованій економіці, від розвитку конкурентних форм господарювання тощо. Система реформ, передбачених Концепцією Державної програми реформування залізничного

транспорту та Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки, направлена на поступове зменшення частки перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних завдяки впровадженню механізму фінансової підтримки пасажирських перевезень, виведення зі складу залізниць підрозділів, що належать до конкурентного сектору галузі, створення приватних компаній з власним парком вагонів як у вантажному, так і пасажирському русі, розвиток логістичної мережі, підвищення якості послуг та інше.