

фінансовий результат здійснення пасажирських приміських перевезень визначається співставленням доходних надходжень і експлуатаційних витрат. Для приміських перевезень характерним є значний нерівномірний розподіл їх обсягів в окремих районах країни. В основному вони зосереджені в приміських зонах великих міст і промислових центрів. Враховуючи специфіку приміських перевезень, зростання доходів від приміських перевезень відбувалося завдяки постійному підвищенню приміських тарифів.

Частка витрат на приміське сполучення у загальних витратах на пасажирські перевезення у мережі приблизно в 3-4 і більше раз перевищує частку у доходах від цього виду перевезень. Постійна збитковість приміських пасажирських перевезень на залізничному транспорті не дає можливості успішно конкурувати з автомобільним транспортом в умовах постійно зростаючих потреб населення і вимог до якості його обслуговування. Це вимагає від залізниць постійного пошуку і впровадження різноманітних заходів щодо зменшення збитковості приміських перевезень.

З метою підвищення якості транспортного обслуговування населення у приміському сполученні, забезпечення конкурентоздатності залізниці та ефективності приміських перевезень необхідно докорінно змінити систему організації руху приміських поїздів на приміських дільницях. Перш за все, необхідно встановити раціональні відстані прямування приміських поїздів в конкретних випадках слід встановлювати на основі техніко-економічних розрахунків з врахуванням можливих доходів, необхідного рівня компенсацій, розмірів експлуатаційних витрат, обсягів перевезень, запитів пасажирів і місцевих умов. Впровадження у мережі залізниць раціональних відстаней прямування приміських поїздів призведе до наступних позитивів:

скорочення довжини приміських зон зменшить тривалість часу знаходження пасажирів в поїздах;

спроститься система сервісного обслуговування та покращиться його якість;

зменшаться витрати на перевезення пільгових пасажирів і на здійснення приміських перевезень в цілому;

нормалізується робота залізниць з місцевими органами влади.

УДК 629.424.3:621.436

МЕТОДИКА ПЛАТИ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ ПЕРЕСУВНИМИ ДЖЕРЕЛАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Каграманян А.О., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

Як відомо, одним з джерел забруднення атмосферного повітря є тяговий рухомий склад залізничного транспорту. Щорічно на його долю доводиться до 80% витрати дизельного палива з загальної витрати на залізничному транспорті, а отже значне забруднення навколишнього середовища.

Експлуатація двигунів тепловозів та дизель-поїздів приводить до таких екологічних проблем як споживання природних ресурсів, забруднення навколишнього середовища шкідливими викидами, руйнуючі дії шуму та вібрації, теплове випромінювання та вплив електричних полів. Найбільшу шкоду здоров'ю людини та довкіллю наносять забруднюючі речовини, які містяться у відпрацьованих газах двигунів.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 01.03.1999р. за №303 «Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» в Україні введено плату за забруднення атмосферного повітря тяговим рухомим складом локомотивного господарства залізничного транспорту.

Відповідно до цього документа плата за забруднення атмосферного повітря тепловозами стягується в залежності від виду та кількості витраченого дизелями палива не залежить від фактичної маси конкретних забруднюючих речовин, які викидаються двигуном. При цьому, відповідно вищезазначеної Постанови, визначення плати від стаціонарних джерел враховує обсяг фактичних викидів конкретних забруднюючих речовин. Зрозуміло, що такий підхід не орієнтує виробників та користувачів тепловозів та зменшення їх токсичності, а орієнтує лише на зменшення витрат палива, навіть за рахунок підвищення викидів шкідливих речовин.

Пропонується методика визначення плати за забруднення атмосферного повітря від пересувних джерел локомотивного господарства залізничного транспорту яка буде враховувати фактичну кількість викидів конкретних забруднюючих речовин від тепловозних дизелів, його технічний стан та виконану роботу. Вона буде кореспондуватися з діючою нормативною документацією України та з аналогічною документацією ЄС.