

УДК 338.47.656.2

DOI: 10.34029/2311-4061-2021-138-1-04-10

*Докт. екон. наук Мельник Т. С.*

*Канд. техн. наук Красноштан О. М.*

*Канд. екон. наук Христофор О. В.*

## РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ПРИМІСЬКОГО СПОЛУЧЕННЯ ЯК КЛЮЧОВОГО ЕЛЕМЕНТУ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

*Ключові слова:* транспортна система, залізниця, приміські пасажирські перевезення, транспортно-пересадочний вузол, пасажирський вокзал, пересадочна станція, пасажиропотік.

### Постановка проблеми

Головним завданням пасажирського транспорту є забезпечення транспортних потреб населення у просторових переміщеннях на різні відстані. З ростом і розвитком мегаполісів та інших населених пунктів транспортна проблема набуває все більш загостреного характеру. Не дивлячись на деякі удосконалення транспортних систем, стан і новизна рухомого складу більшості видів пасажирського транспорту в Україні залишаються на низькому рівні, що не забезпечує належний рівень тривалості і комфортності поїздки та інші вимоги пасажирів. На сьогодні фактор часу поряд з вартістю проїзду виступає однією з основних характеристик, що впливають на вибір пасажиром виду транспорту – за умови забезпечення прийняттого рівня комфорту і географічної доступності даного транспорту.

Очевидно, що транспортна система країни потребує докорінних змін, зокрема, комплексної модернізації, нової структуризації транспортних мереж та інфраструктури. Найбільш раціональним і таким, що відповідає вимогам часу, способом вирішення цього складного завдання може стати створення транспортно-пересадочних центрів, оскільки вони забезпечують високоефективну взаємодію всіх елементів транспортної системи.

У загальноприйнятому розумінні транспортно-пересадочний центр, або вузол, або комплекс – це місце сходження кількох видів транспорту, в якому пасажирів найшвидше і

безпечніше можуть здійснити пересадку з одного транспортного засобу на інший [1, с. 48]. Початково такі вузли зв'язували 2-3 види транспорту, поступово об'єднуючи все більшу їх кількість, включаючи маршрути міського, міжміського і міжнародного сполучення. Архітектура і внутрішня побудова таких центрів з часом теж змінювалась: сучасний вузол включає повний набір пристроїв, які забезпечують комфортне користування ним для всіх груп пасажирів, а зручне планування, наявність переходів і чітка навігація зводять тривалість пересадок пасажирів і втрати ними часу до мінімуму.

Очевидно, що на роль транспортно-пересадочних центрів після відповідної трансформації найбільш можуть претендувати залізничні вокзали, особливо в Україні, де вони будувались переважно як великі багатофункціональні комплекси. В ряді інших країн залізничні вокзали вже стали мульти-модальними транспортно-пересадочними вузлами, в яких сходяться різні види міського і міжміського транспорту, і прикладів такої модернізації у світовій практиці на сьогодні існує доволі багато [1, с. 48].

Створення транспортно-пересадочних центрів (далі – ТПЦ), навіть на базі існуючих вокзальних комплексів, – завдання складне передусім в технічному плані, яке потребує значних витрат часу і коштів. Прийняття рішення стосовно вибору параметрів ТПЦ, в тому числі сформованих за участю залізничного транспорту, – це наступне завдання, яке виступає складовою частиною наукової проблеми раціоналізації і модернізації структури вузла з урахуванням закономірностей утворення пасажиропотоків, спрямованої на підвищення ефективності управління останніми.

### Аналіз останніх досліджень і публікацій

Питанням створення, розвитку та різним аспектам функціонування транспортно-пересадочних вузлів нині присвячено вже багато наукових праць, але переважно іноземних дослідників. Так, Азаренкова З.В. [2; 3], Голубев П.В. [4], Даніліна Н.В. [5; 6], Овчинникова О.О. [7] та інші автори зосередили свою увагу на питаннях розвитку пасажирських вокзалів як бази створення пересадочних вузлів, їх ув'язуванню з міським транспортом, територіальним розташуванням і т. п. Дослідник Власов Д.М. [8] також розглядає

питання створення пересадочних вузлів як транспортної основи агломерації, але підводить під них науково-методологічні засади: у своїх працях він подає типові планувальні елементи і схеми транспортно-пересадочних вузлів, пропонує показники, за якими можна визначити їх транспортну, економічну і соціальну ефективність.

Заслужують на уваги праці Правдина М.В., які з'явилися вже досить давно [9; 10]: крім запропонованого підходу до класифікації транспортно-пересадочних вузлів, основаного на взаєморозташуванні пристроїв, автор розглянув такі важливі питання їх організації і функціонування, як визначення потужності та інших параметрів пасажиропотоків, видів транспорту, що їх доцільно звести у пересадочному пункті, пропускної спроможності вузлів, оптимальної кількості зупиночних пунктів та їх розташування в межах приміських зон, витрат часу пасажирів на пересадку та ін. Ряд зазначених питань, включаючи конструктивні та інші вимоги до побудови транспортно-пересадочних вузлів, достатньо змістовно розглянуто і в більш пізніх працях Вакуленко С.П. [11; 12]. Вирішення проблеми раціонального розташування пересадочних станцій та вибору схем їх побудови з урахуванням іноземного досвіду і ситуаційних умов функціонування можна знайти в публікаціях Савченко І.Є. і Землінова С.В. [13], Кожокару Т.В. і Діндієнко М.П. [1, с. 46-47] та інших авторів, а дослідження резервів підвищення швидкості руху транспортних засобів та економії часу пасажирів як на шляху прямування, так і при пересадках містяться в майже у всіх працях, присвячених даній проблематиці, оскільки зазначені аспекти виступають основною метою створення транспортно-пересадочних вузлів. При цьому переважна частина цих публікацій все ж присвячена перевезенням пасажирів міськими видами транспорту.

#### **Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми**

Розгляд літературних джерел показав, що більшість розробок присвячено вибору місця розташування та оптимізації структури транспортно-пересадочних вузлів, їх функцій, визначенню і удосконаленню кількісних та якісних параметрів і показників окремих інфраструктурних елементів пересадкових вузлів, оцінці економічної та соціальної ефективності їх функціонування. Ці питання набу-

дуть великої важливості, коли в Україні буде прийнято рішення про створення транспортно-пересадочних вузлів, і ми наблизимось до першого етапу їх реалізації. Однак наразі ще необхідно довести доцільність створення транспортно-пересадочних пунктів як найбільш ефективного шляху вирішення проблеми транспортного забезпечення населення України, і саме на базі залізничних вокзалних комплексів і станцій, а також перспективності їх подальшого розвитку шляхом перетворення у транспортно-пересадкові центри. Та вже сьогодні очевидно, що в даному процесі ключову роль має зіграти приміський транспорт, і в першу чергу – залізничний. З цієї позиції досліджується проблема досі не розглядалась, а брак вітчизняної наукової літератури із зазначеної проблематики відчувається особливо гостро.

#### **Мета статті**

Метою статті є розробка оптимального сценарію розвитку приміського сполучення в Україні з урахуванням складених умов його функціонування і зарубіжного досвіду, які слугуватимуть висхідним етапом при переході до формування транспортно-пересадочних вузлів відповідного рівня.

#### **Виклад основного матеріалу**

Приміські і регіональні перевезення грають важливу роль у забезпеченні транспортних потреб населення в країнах Західної Європи. Як зазначають іноземні фахівці та дослідники залізничної галузі, мобільність населення переважним чином забезпечується належною організацією саме цих видів перевезень – більше того, вони переконані у провідній позиції цих видів сполучень в оптимізації розподілу перевезень пасажирів між різними видами транспорту на користь суспільних и в першу чергу – залізничного, в тому числі за рахунок скорочення частки ринку автомобільного і приватного транспорту [14, с. 36].

Станом на початок 2019 р. у країнах Європи приміські і регіональні перевезення пасажирів (середня дальність поїздки – 27,9 км) складають понад 50 % загального пасажирообороту і порядку 90 % загального обсягу пасажирських перевезень [15]. Звичайно, можна намагатись запозичити досвід країн Євросоюзу – Німеччини, Франції, Іспанії та ін. Однак суми, які витрачаються в цих країнах на забезпечення приміських перевезень, для України непідйомні. Наприклад, всього

за 2014 р. об'єм ринку приміських пасажирських перевезень Німеччини склав €10,0 млрд. В структурі доходів перевізника 43 % (€4,3 млрд) припали на виручку від перевезень, а 57 % (€5,7 млрд) склали субсидії транспортних адміністрацій, що в середньому становить 356 млн євро (або 12,4 млрд грн) на одну федеральну землю – це майже в 20 разів більше, ніж весь бюджет розвитку Житомирської області України на 2020 р. [16, с. 11].

Дуже показовим є приклад країн Балтії, але тут відразу варто звернути увагу, що частина коштів на капітальний ремонт і придбання рухомого складу були ними отримані з фондів Європейського Союзу, чого в Україні не очікується. Тому краще за все орієнтуватись на такі країни, як Білорусь і Казахстан, тому що Україна має дуже схожі з ними залізничні системи і приблизно рівні стартові умови.

Відносно самої організації руху – тут дуже цікавий досвід Мінську. Білоруська залізниця планує забезпечувати пасажирські перевезення за рахунок таких видів залізничних сполучень:

- міське (міські лінії) – перевезення в межах Мінську, обласного центру і за їх межами, але не далі залізничних станцій (зупиночних пунктів), розташованих у містах-супутниках;

- регіональне (регіональні лінії) – у межах адміністративних кордонів області та за її межами – до залізничних станцій (зупиночних пунктів), розташованих у найближчому місті обласного підпорядкування суміжній області, але не далі її обласного центру.

Рівень технічного і санітарного стану приміських поїздів та загалом перевезень на Білоруській залізниці набагато вище, ніж в Україні, тому вітчизняним залізничникам потрібно виконати ще багато роботи, щоб досягти такого рівня. До того ж у республіці відбувається постійне оновлення приміського рухомого складу.

Заслуговує на увагу й безпосередньо система організації перевезень. Маршрути і графіки складені таким чином, щоб максимально зручно доставити пасажирів з передмістя до Мінську і зворотно. При цьому напрямки до міст-супутників, де пасажиропотік максимальний, успішно обслуговуються поїздами міських ліній.

Для нас також корисним є досвід Казахстану – з точки зору організації замовлення і покриття витрат на здійснення приміських перевезень за рахунок бюджету.

Далі наведемо оптимальний, з нашої точки зору, для АТ «Укрзалізниця» і муніципалітетів сценарій розвитку приміського сполучення в Україні. Передусім необхідно уточнити, що маємо розуміти під приміськими пасажирськими перевезеннями, які їх роль і функції.

Історично склалося так (причому не тільки в нашій країні – в усьому світі), що жити набагато комфортніше, а нерідко і дешевше, саме у передмісті, а не в мегаполісі. Разом з тим основні точки прикладання праці (іншими словами – концентрація робочих місць) знаходяться якраз у мегаполісі, причому, як правило, в центральній, історичній частині міста. Це і породжує так звані маятникові трудові переміщення, які відбуваються щодня і цілорічно.

З урахуванням зростання промислового виробництва і, відповідно, кількості працівників, які необхідні для підтримки такого зростання, виникла потреба у забезпеченні масових трудових міграцій. Автомобільний транспорт навіть теоретично не міг впоратись із таким завданням. Це у свій час і послугувало основною метою створення системи приміських пасажирських перевезень.

У мегаполісах для цього була створена спеціальна інфраструктура, яка дозволяла доставляти досить велику кількість людей (десятки тисяч) з передмістя до мегаполісу і зворотно з максимальними зручностями для пасажира і, більш того, з огляду на необхідність пасажиру витратити мінімум часу на дорогу. Візьмемо, наприклад, промисловий центр Харків. У місті створено велику кількість зупиночних пунктів, максимально наближених до великих промислових підприємств: станція Лосеве – в безпосередній близькості до заводу «Електроважмаш», станція Тракторний завод – поруч із «Харківським тракторним заводом», станція Харків - Балашівський – у пішій доступності до заводу імені Малишева, і таких прикладів багато. Аналогічну ситуацію ми спостерігаємо у Києві: ряд зупиночних пунктів споруджені поруч з великими промисловими підприємствами або у промислових зонах. Така організація є дуже правильною і дозволяє громадя-

нам мінімізувати час, який вони витрачають, щоб дістатись до роботи і повернутись додому. Не дивлячись на зручність розташування зупиночних пунктів, мешканцям великих міст наразі доводиться занадто багато часу витратити на такі щоденні переміщення. Так, за статистичною інформацією, що міститься у «Міській цільовій програмі розвитку транспортної інфраструктури міста Києва на 2019-2023 роки», затвердженій рішенням Київської міської ради від 14 листопада 2019 року № 222/7795 (с. 6), лише 35 % населення Києва можуть дістатись до місця призначення в межах 1 години, проте передбачений програмою розвиток інфраструктури транспорту столиці дозволить скоротити середню тривалість поїздки до нормативних 45 хвилин. Слід зауважити, що важливість питання, що розглядається, сьогодні значно зросла. Загострення його актуальності стало наслідком масового житлового будівництва у містах-супутниках, що особливо характерно для столиці: Ірпінь, Буча, Вишневе, Обухів, Бровари, Бориспіль та ще ціла низка інших населених пунктів.

У зв'язку зі скороченням розмірів приміського руху з цими пасажиропотоками намагається впоратись автомобільний транспорт, але, як бачимо ми і відчувають щодня пасажирів, виходить це погано, і реальної життєздатної альтернативи приміським залізничним перевезенням донині не існує. При цьому для таких міст, як Вишневе, Ірпінь, Буча, дане питання стоїть дуже гостро, адже мешканці вже зараз витрачають кілька годин на день у дорожніх заторах при проїзді на роботу і зворотно. І реальних можливостей збільшити пропускну спроможність доріг, що зв'язують їх зі столицею, немає: всі придатні для цього земельні ділянки забудовані, і та ж причина заважає розширенню існуючих доріг. При в'їзді в столицю жителі згаданих міст впираються в окружну дорогу та інші столичні магістралі, які теж сильно перевантажені наявним транспортним потоком.

На сьогоднішній день автомобільні приміські перевезення навіть у столичному регіоні функціонують за «африканською» моделлю: низькоякісні автобуси, в основному малої місткості, велика кількість нелегальних перевізників, відсутність належного інформаційного забезпечення і систем збору виручки. Така ситуація створює масу проблем і для жителів мегаполісів, які не користуються ре-

гулярно приміськими перевезеннями. Так, наприклад, ускладнений дорожній рух по проспекту Палладіна в Києві є результатом хаотичної роботи перевізників на напрямках Київ - Ірпінь, Київ - Буча. Наявність зручного приміського залізничного сполучення з легкістю вирішила б цю проблему.

Для пошуку оптимального сценарію передусім необхідно визначити отримувачів вигід і переваг від реалізації пропонованих нами заходів:

- перш за все, це громадяни – саме вони зможуть в результаті правильно працюючої системи значно скоротити час на поїздки на роботу і з роботи, що підвищить їх комфортність та, відповідно, продуктивність;

- далі йдуть органи місцевого самоврядування як міст-супутників, так і мегаполісів, адже створені та існують ці органи на кошти платників податків, власне, з єдиною метою – робити життя громадян зручніше, комфортніше, безпечніше, що повинне досягатися шляхом формування ефективних систем приміських пасажирських перевезень, більш того, це один з головних способів вирішення проблеми заторів на автомобільних дорогах, особливо на в'їздах у мегаполіси;

- ряд вигід отримає і держава, внаслідок більш жорсткого обліку і правильного оподаткування (в існуючій системі автобусних приміських перевезень немає ні того, ні іншого), зростання споживання електроенергії, що є дуже позитивним в умовах сформованого в Україні значного профіциту енергогенерації, та, як результат – зниження споживання і, відповідно, імпорту світлих нафтопродуктів, що підвищує енергонезалежність країни та позитивно впливає на зовнішньоторговельний баланс, і, нарешті, імпортозаміщення: Україна володіє технологіями і повинна виробляти мотор-вагонний рухомий склад, тобто ми маємо імпортозаміщення на всіх етапах життєвого циклу системи приміських перевезень.

Як це ні парадоксально звучить та не узгоджується з твердженнями окремих керівників АТ «Укрзалізниця» (далі – Укрзалізниця), правильний розвиток системи приміських перевезень вигідний також і для Укрзалізниці. Справа у тому, що в порівнянні з 1991 р. обсяги перевезень пасажирів у приміському сполученні скоротилися у 4 рази, тобто інфраструктура залізничного транспорту має величезний потенціал до збільшення інтен-

сивності її використання. При цьому ряд витрат на утримання інфраструктури (а саме – постійні витрати) не залежать від кількості поїздів, що прослідували певною ділянкою. Тому чим більше прослідує поїздів, тим більшим буде дохід перевізника та меншою буде величина питомих постійних витрат, а значить, економічні показники перевезень значно покращаться. Більш того, однією з основних проблем Укрзалізниці є надлишкова інфраструктура, й одним зі шляхів її усунення є підвищення інтенсивності руху, в тому числі приміських поїздів. Власне, без участі хоча б одного з перерахованих вище отримувачів вигід у процесі вирішення даного питання його успішне розв’язання навіть теоретично неможливо.

З метою підвищення ефективності приміських перевезень пасажирів на рівні держави повинен функціонувати орган, який синхронізує таку роботу в масштабах всієї країни. Очевидно, що це має бути центральний орган виконавчої влади, який формує державну політику в області інфраструктури та транспорту, – тобто Міністерство інфраструктури. Ніхто інший взяти на себе функцію лідера в даному процесі просто не зможе.

Обов’язково необхідно визначити замовників перевезень. Як це не парадоксально, але чинне законодавство на сьогоднішній день взагалі не подає поняття «замовник перевезень» для залізничного транспорту (до відома: на автомобільному транспорті це поняття чітко визначено і регламентовано).

Правовий механізм у даному процесі уже визначений – це так звані Договори на надання громадських послуг («Public Service Contracts»). Такий інструмент успішно працює не тільки у всіх країнах Євросоюзу, а й у ряді пострадянських країн: наприклад, в Казахстані він іменується «Державний транспортне замовлення». Таким чином, в нашій країні потрібно лише запровадити те, що вже успішно працює в розвинених країнах.

Відносно муніципалітетів: тут може виникнути спірне питання про те, хто повинен платити, – мегаполіс, або місто-супутник, або обидві сторони у певному співвідношенні. Ця суперечка загрожує стати нескінченною і ніколи не приведе до результату, оскільки здійснювати облік за пропискою приміського пасажира навіть теоретично неможливо. Рішенням в даній ситуації може стати ви-

значення в якості замовника перевезень обласної влади, що вирішує спірне питання в принципі.

Ще одним дискусійним моментом є система збору, контролю та обліку виручки. Відомо, що Укрзалізниця досі не запровадила ефективну систему збору виручки, тим самим підштовхуючи пасажира до безквиткового проїзду, навіть якщо пасажир і має бажання його оплатити. Оптимальним рішенням тут нам бачиться передача функції збору виручки замовнику перевезень: Укрзалізниця отримувала би оплату за виконані поїздки-кілометри згідно з договором (тобто за транспортну роботу). Саме такий підхід має низку переваг, зокрема:

- дисциплінує замовника: останній не замовлятиме маршрути або рейси з низьким пасажиропотоком, як це нерідко має місце сьогодні (місцеві політичні діячі вимагають призначення поїздів, які завідомо збиткові і перевозять дуже маленький пасажиропотік);

- забезпечує більш зважений підхід до встановлення тарифів: замовник (а саме він встановлюватиме тариф) буде розуміти, що все, що він недоотримає від пасажирів у вигляді тарифу, йому доведеться компенсувати за рахунок свого бюджету.

Вироблення оптимального сценарію розвитку приміського сполучення потребує також розгляду питання щодо можливих джерел фінансування. Слід чітко розуміти, що якісна система приміських перевезень пасажирів вимагає вкладення достатніх коштів. У цілому джерел фінансування існує всього два:

- (1) – тариф, який сплачує пасажир та який, як правило, покриває лише частину витрат;

- (2) – фінансування з місцевого/державного бюджету, що покриває всі інші витрати, не покриті тарифом отриманим від пасажира.

Визначення джерела фінансування приміських перевезень насправді є головним питанням, оскільки мова йде про серйозні суми. Так, у 2019 р. збитки Укрзалізниці від приміських перевезень склали 6 млрд. грн.; якщо розділити цю суму порівну між 24 областями країни, то отримаємо 250 млн. грн. – це дуже велика сума для будь-якого обласного бюджету. Тому питання фінансування приміських перевезень однозначно потребує вирішення на законодавчому рівні.

## Висновки і пропозиції

Узагальнюючи вищевикладене, можна сказати, що прийшов час покроково будувати збалансовану транспорту систему для перевезень громадян України, стабільне функціонування якої буде спиратись на роботу ТПЦ різних організаційних рівнів. Така система має поєднувати всі види суспільного транспорту, в першу чергу – рельсового, обслуговуючи пасажирів у поїздках в межах міст, приміських зонах і на далекі відстані. Оскільки в Україні поїздки у приміському сполученні відзначаються надвисоким ступенем активності, першочергову увагу потрібно приділити створенню ТПЦ саме цього рівня.

Очевидно, що формування такої транспортної системи неможливе без відповідних наукових розробок в області дослідження і визначення ефективності окремих видів транспорту і перевезень, без попередніх маркетингових досліджень і маркетингово-логістичної підтримки управлінських рішень, без вироблення стратегій щодо сталого функціонування транспортної системи та окремих її елементів на транспортному ринку.

В результаті залізничний транспорт має отримати новий вектор розвитку з величезним стратегічним потенціалом, налаштований залучати для нього все більше нових функцій, вдало поєднуючи їх з існуючими, що буде утворювати нову якість транспортного обслуговування населення в містах, приміських зонах, регіонах і в усій країні.

## Література

1. Кожокару Т.В. Обзор зарубежного опыта проектирования транспортно-пересадочных узлов на базе железнодорожных вокзалов / Т.В. Кожокару, М.П. Диндиенко // ВЕСТНИК АлтГТУ им. И.И. Ползунова. – 2018. – № 1. – С. 46-50.
2. Азаренкова З.В. Планировочная организация транспортно-пересадочных узлов / З.В. Азаренкова // Academia. Архитектура и строительство. – 2011. – № 1. – С. 76-80.
3. Азаренкова З.В. Транспортно-пересадочные узлы в планировке городов / З.В. Азаренкова – М.: Новости, 2011. – 93 с.
4. Голубев П.В. Выбор параметров пассажирских устройств при организации пригородно-городских перевозок в узле: дис. ... канд. техн. наук: 05.22.08 / П.В. Голубев. – М., 2005. – 223 с.

5. Данилина Н.В. Городское стратегическое планирование системы перехватывающих стоянок / Н.В. Данилина // Вестник МГСУ. – 2018. – Выпуск 2 (113). – Том 13. – С. 190-195.

6. Данилина Н.В. Научно-методические основы формирования системы «перехватывающих» стоянок в крупнейших городах (на примере Москвы): дис. ... канд. техн. наук: 05.23.22 / Н.В. Данилина. – М., Московский государственный строительный университет, 2012. – 187 с.

7. Овчинникова Е.А. Разработка алгоритмов кластеризации и рекомендаций по модернизации железнодорожных вокзальных комплексов городских транспортных систем : дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01 / Е.А. Овчинникова. – М., Московский государственный университет путей сообщения, 2014. – 234 с.

8. Власов М.Д. Транспортно-пересадочные узлы: [монография] / М.Д. Власов. – М.: НИУ МГСУ, 2017. – 193 с.

9. Правдин Н.В. Взаимодействие различных видов транспорта: (прим. и расчеты) / Н.В. Правдин, В.Я. Негрей, В.А. Подкопаев. – М.: Транспорт, 1989. – 207 с.

10. Правдин Н.В. Технология работы вокзалов и пассажирских станций / Н.В. Правдин, Л.С. Рябуха, В.И. Лукашев. – М.: Транспорт, 1990. – 319 с.

11. Вакуленко С.П. О классификации транспортно-пересадочных узлов / С.П. Вакуленко, Н.Ю. Евреенова // Мир транспорта. – 2011. – № 5. – С. 130-132.

12. Вакуленко С.П. Планировочная структура транспортно-пересадочных узлов / С.П. Вакуленко, Н.Ю. Евреенова // Мир транспорта. – 2012. – № 5. – С. 100-104.

13. Савченко И.Е. Железнодорожные станции и узлы / И.Е. Савченко, С.В. Земблинов, И.И. Старковский. Под ред. В.М. Акулиничева, Н.Н. Шабалина, 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1980. – 479 с.

14. Власюк Т.А. Пригородные пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте в Республике Беларусь (ретроспектива и развитие): [монография] / Т.А. Власюк, А.А. Михальченко. – Гомель: БелГУТ, 2015. – 201 с.

15. Ильин И. Сравнительные параметры пассажирских перевозок [Электронный ресурс] / И. Ильин // Пульт управления. – 2020. – № 11. – URL: <http://www.pult.gudok.ru/>

archive/detail.php?ID=1485443

16. Мировой опыт организации и финансирования пригородных железнодорожных пассажирских перевозок [Электронный ресурс] / Институт проблем естественных монополий совместно с ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания»: Доклад на Пассажирском форуме – 2016. – URL: [http://ipem.ru/files/files/research/20160420\\_foreign\\_transport\\_research.pdf](http://ipem.ru/files/files/research/20160420_foreign_transport_research.pdf)

#### ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

##### **Мельник Тетяна Степанівна,**

д.е.н, начальник відділу прогнозування ризиків Департаменту оперативного моніторингу АТ «Укрзалізниця».  
Вул. Протасів Яр, 2, м. Київ, 03150, Україна.  
Тел.: +38 044 309 66 89.  
E-mail: t.melnik@uz.gov.ua.

##### **Красноштан Олександр Михайлович,**

к.т.н., начальник служби приміських пасажирських перевезень регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця».  
Вул. Лисенка, 6, м. Київ, 01601, Україна.  
Тел. +38 044 309 60 12.

##### **Христофор Олег Вікторович,**

к.е.н., доцент, головний фахівець філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця».  
Вул. І. Федорова, 39, м. Київ, 03038, Україна.  
Тел.: +38 044 465 18 82.  
E-mail: khrystofor@uz.gov.ua.

## Новини АТ «Укрзалізниця»

### НАУКОВО-ТЕХНІЧНА РАДА АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

Протягом четвертого кварталу 2020 року в АТ «Укрзалізниця» було проведено два засідання секцій Науково-технічної ради товариства.

На засіданні *секції «Єдина технічна політика та екологічний менеджмент»* було розглянуто результати виконання галузевої Програми лубрикації гребенів колісних пар та бокової поверхні рейок у першому півріччі 2020 року та підведено підсумки виконання Плану практичних заходів зі зменшення зносу пари «колесо-рейка» за той же час. На цьому засіданні також було обговорено питання допуску до застосування у стаціонарних колійних рейкозмащувачах мастила графітного «Агрінол СПЛ», виробництва ТОВ «НВП Агрінол», і ініційовано внесення змін до Плану виконання НДДКР та розробки НД АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік по Департаменту локомотивного господарства товариства, з урахуванням наявної пріоритетності робіт. Під час засідання секції було проведено презентацію видання партнерського журналу «Шляхи сполучення».

Засідання *секції «Пасажирських перевезень і сервісу»* було присвячене обговоренню та прийняттю рішень щодо можливості застосування на рухомому складі АТ "Укрзалізниця" олив марки ГТ-50, виробництва ТОВ "ЄВРО ОЙЛ ПРОДАКШН", ТОВ "КСМ ПРОТЕК" і ТОВ "НВП "ХІЛЛ КОПРОРЕЙШН-ЮКРЕЙН". Було розглянуто та ухвалено виконання проєктів модернізації вітчизняних електропоїздів серій ЕПЛ2Т, ЕПЛ9Т і дизель-поїзду ДЕЛ02 та імпортних електропоїздів серій ЕР1, ЕР2в/і, ЕР9в/і, ЕД2Т і ЕД9М, дизель-поїздів серій Д1, ДР1А і 630М та рейкового автобусу 620М при проведенні їх планових ремонтів.