

УДК 338.48

Марценюк Л.В.¹, Кравцов О.В.²

¹ д-р екон. наук, проф., Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро

² здобувач ступеня магістра, Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро

РОЗРОБКА АНТИКРИЗОВИХ СТРАТЕГІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ДЛЯ ПОТРЕБ ТУРИСТІВ

Під час туристичної подорожі туристи зазвичай користуються декількома видами транспорту. На наш погляд, з точки зору безпеки, незалежності від погодних умов, вартості та комфорту, туристу для пересування в межах материка варто обирати залізничний транспорт. Разом з тим, аби задовольнити вимоги вибагливих на сьогодні туристів, Укрзалізниці потрібно запровадити ефективні антикризові стратегії, які допоможуть залізниці стати конкурентоспроможною у порівнянні із автомобільним транспортом, який в останні роки користується великим попитом у туристів.

Одним із напрямків антикризової стратегії на залізничному транспорті є створення транспортних хабів. Транспортний хаб – це не просто місце пересадки з одного виду транспорту на інший. Він відіграє значно ширшу роль у сучасній транспортній системі, а саме: центр зв'язку, засіб для оптимізації маршруту та уникнення зайвих витрат грошей та часу, місце для запровадження інновацій, важливе значення для зв'язків із транспортними мережами сусідніх країн. Пасажирські хаби надають послуги, пов'язані з процесом переміщення пасажирів і можливістю придбання різних товарів (мультисервіси, підприємства швидкого харчування, ресторани, дитячі та молодіжні кафе, багатофункціональні підприємства сімейного відпочинку, торгові автомати, платіжні термінали тощо) [1].

Ще одним з напрямків антикризової стратегії на залізничному транспорті є організація високошвидкісних перевезень. Високошвидкісний наземний залізничний транспорт забезпечує рух швидкісних поїздів зі швидкістю понад 250 км/год по спеціалізованим коліям, або 200 км/год по існуючих. Рух таких поїздів, як правило, здійснюється по спеціально відведеним залізничним коліям – високошвидкісним магістралям (ВШМ) або на магнітному підвісі (маглев). Більшість європейських країн мають на своїй території більш-менш розвинену мережу високошвидкісного руху, географія якої спланована таким чином, що утворює єдину швидкісну мережу. В різних країнах застосовуються різні моделі експлуатації високошвидкісних магістралей, вибір яких залежить від початкових умов, рівня фінансування та техніко-технологічного рівня країни.

Перша модель систем високошвидкісного сполучення – повністю спеціалізована. Вона характеризується повним поділом між високошвидкісними магістралями і звичайними залізничними магістралями, кожна з яких має власну інфраструктуру (японська модель).

Друга модель є змішаною. Високошвидкісні поїзди експлуатуються й на спеціально побудованих нових лініях, і на модернізованих ділянках звичайних ліній. Основна перевага цієї моделі, яка зробила її популярною в багатьох країнах, є менші витрати на організацію високошвидкісного руху за рахунок часткового використання існуючої інфраструктури (французька та китайська моделі) [2].

Третя модель – змішана традиційна. При цьому деякі звичайні поїзди експлуатуються на високошвидкісних магістралях (іспанська модель).

Четверта модель – повністю змішана. Забезпечує максимальну гнучкість, оскільки це той випадок, коли й високошвидкісні й звичайні поїзди можуть працювати (з відповідними швидкостями) на кожному виді інфраструктури. Платою за цю універсальність є значне збільшення витрат на технічне обслуговування. Приклад – німецька змішана модель. На високошвидкісних магістралях Німеччини експлуатується п'ять категорій пасажирських поїздів: типу ICE 3, що рухаються зі швидкістю до 300 км/год за маршрутом Дортмунд

– Кельн – Франкфурт – Мюнхен; типу ICE 1, швидкість руху до 280 км/год, маршрут — Гамбург – ГанOVER – Мюнхен; ICE-T, швидкість руху до 230 км/год, маршрут Гамбург – Берлін – Мюнхен; регіональні поїзди, що рухаються зі швидкістю до 200 км/год за маршрутом Нюрнберг – Мюнхен; приміські поїзди, що рухаються за маршрутом Алесберг – Нюрнберг [3].

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури 8 серпня 2024 року підписало Меморандум з Європейським залізничним агентством (ERA), який передбачає співпрацю у сфері технічної гармонізації залізничних систем Євросоюзу та України. Агентство Європейського Союзу з питань залізниць відповідає за виконання та контроль імплементації актів законодавства ЄС у сфері безпеки та технічної політики на залізничному транспорті з метою запровадження Єдиного європейського залізничного простору. АТ "Укрзалізниця" розпочала будівництво європейської колії Чоп-Ужгород. Проект передбачає перехід на євроколію. Реалізація проекту дозволить запустити прямі пасажирські маршрути з Ужгорода до країн Європи.

Зважаючи на будівництво євроколії у Львівській області, Львів має шанс стати хабом, який поєднає 4 транс'європейські транспортні напрямки: до Констанци (Румунія), Кракова та Варшави (Польща), Братислави (Словаччина) і Будапешта (Угорщина). Хаб пропонується облаштувати у Скнилові, оскільки там є можливість збудувати ще й вантажний термінал. Також цей проект передбачає запуск рейкового експресу, що з'єднає залізничний вокзал з міським аеропортом. Це крок до повної інтеграції з Європейським Союзом, де активно планують розбудову сполучення з Україною.

Будівництво високошвидкісної залізниці з Варшави до Львова в рамках проекту магістралі, що має поєднати Україну і Польщу, може тривати від 3 до 5 років. На запланованій до будівництва залізниці стандарту 1435 мм очікується рух зі швидкістю до 250 км/год [4].

Розглянуті антикризові стратегії на залізничному транспорті є, на нашу думку, основними, але не вичерпними варіантами розробки антикризових стратегій. Виявлені проблеми нинішнього становища залізничного транспорту

в нашій країні мають свої рішення. Описані стратегії розвитку вітчизняної залізниці дають надію сподіватись, що не все так погано, навіть в умовах військового стану, в країні. І що подальший розвиток галузі допоможе подолати тимчасову кризу, з якою ми зіткнулися на сьогоднішній день і залізниця стане улюбленим засобом пересування сотень тисяч туристів.

Список використаних джерел:

1. Марковський А. І., Крепка І. О. Класифікація пасажирських транспортних хабів. Теорія та практика дизайну: зб. наук. праць. Архітектура та будівництво. 2022. Вип. 26. С. 53-60. УДК 725.1 doi: <https://doi.org/10.32782/2415-8151.2022.26.7>
2. Курган Н. Предпосылки создания высокоскоростных магистралей в Украине. *Українські залізниці*, № 5–6 (23–24). 2015. С. 16–21.
3. А. О कोरोков, Н. Логвінова, О. Папахов, М. Березовий, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, *Українські залізниці*, № 11–12 (29–30), 2015.
4. У Львові представили концепцію розвитку залізничного хабу, що поєднає 4 транс'європейські транспортні напрямки. https://cfts.org.ua/news/2023/06/07/u_lvovi_prezentuvali_kontseptsuyu_rozvitku_zalichnogo_khabu_scho_poednae_4_transeuropeyski_transportni_napryamki_75244