

Науково-технічний прогрес зробить залізницю достойним конкурентом у перевезеннях



(Закінчення. Поч. на 4-5 стор.)

“Транспортним системам Європи – загальні правила регулювання”

Експерт залізничного транспорту Єврокомісії Марі-Франс ЛАГРОЛЕ доповіла про інтероперабельність залізничних систем Європи та інтеграцію України в транспортну мережу TEN-T:

– Багато років залізничні системи Західної Європи розвивалися в умовах, за яких системи сусідніх країн були неінтероперабельними одна з одною. Виникали проблеми в системі управління рухом поїздів, сигналізації і зв'язку, була різниця між сусідніми країнами в системах забезпечення енергією, струмом, напругою. Коли в 1994 році запустили проект руху поїздів у тунелі під Ла-Маншем, то змушені були передбачити, щоб поїзди і состав повинні бути адаптованими до роботи з чотирма системами енергозабезпечення і з трьома системами сигналізації і зв'язку. Звичайно, такі технічні рішення були дуже дорогими.

Було вирішено, що треба видати директиву про загальні правила регулювання, яка відкріє дорогу до інтероперабельності. Перша директива стосувалася швидкісного руху. На початку 90-х років минулого століття у Франції вже здійснювався рух високошвидкісних поїздів, потім такі поїзди з'явилися в Німеччині, і виявилось, що ці системи двох держав абсолютно неінтероперабельні. Тоді й була розроблена та опублікована директива, яка зобов'язувала залізничні системи дотримуватися загальних правил сумісності.

У Західній Європі питанням інтероперабельності займається Європейське залізничне агентство – незалежний орган, створений Євросоюзом у 2004 році. У Євросоюзі чимало розмірковують над тим, як забезпечити інтероперабельність транс'європейської транспортної мережі з транспортною системою колії

1520 мм. Для вирішення цієї проблеми створена робоча група, що має визначити, які транспортні коридори є критичними для створення загального транспортного простору.

Проаналізувавши специфіку Естонії, Латвії і Литви, які належать до “простору 1520 мм” і є членами Євросоюзу, ми дійшли висновку, що в майбутньому документи технічної специфікації інтероперабельності повинні бути спільними для всіх членів Євросоюзу з урахуванням специфіки систем 1520 мм. Цей документ має містити окремі розділи, які описували б специфіку колії 1520 мм. Щодо країн із системою колії 1520 мм, які поки що не є в Євросоюзі, то їхня специфіка буде врахована ще більшою мірою. Загальні для транс'європейської системи і для ваших країн технічні специфікації інтероперабельності будуть корисними для ваших виробників продукції для залізничного транспорту, бо вони бачитимуть, у якому напрямі треба еволюціонувати, щоб ця продукція мала попит у Західній Європі.

“Провідник – обличчя залізниці”

Начальник відділу ДНДЦ УЗ Зінаїда МАЗУРЕНКО вказала на важливість підбору і підготовки персоналу для забезпечення міжнародних перевезень:

– Система міжнародних пасажирських перевезень – це складний ланцюг, який складається з великої кількості ланок. Якщо одна працює неефективно, то погіршується якість усього процесу пасажирських перевезень. Провідник уособлює імідж залізничного транспорту України для громадян інших держав, які користуються послугами Укрзалізниці. Наш пасажир має свої очікування, які ґрунтуються на потребах, досвіді та усній рекламі. Отримавши оплачену послугу, клієнт порівнює її якість зі своїми очікуваннями. Результатів може бути три: перший

– очікування не виправдалися і пасажир незадоволений, другий – очікування виправдалися, у пасажирів стримана вдовolenість, третій – очікування перевищили сподівання – пасажир захоплений. У першому випадку клієнт іде до конкурентів або робить нам усну антирекламу. Такий клієнт зробить антирекламу щонайменше вісьмом особам, а ті в свою чергу ще двом. Таким чином, через одного незадоволеного пасажирів ми втрачаємо принаймні 30 осіб. У другому випадку наш клієнт теж може піти до конкурентів, бо він не побачив нічого нового в якості наших транспортних послуг. Такий клієнт може бути лояльним до нас або навіть зробить нам усну рекламу, яка дасть нам ще одного потенційного клієнта. У третьому випадку маємо хорошу усну рекламу, яка забезпечує безмежну кількість пасажирів. Ми одержуємо лояльного клієнта – він настільки задоволений одержаними послугами, що може навіть пробачити нам недоліки. Клієнти звикають до наявного рівня обслуговування, і, щоб їх зберегти, потрібно постійно покращувати якість наших послуг. Непідготовлений персонал – це значні фінансові та іміджеві втрати залізниці.

КОНФЕРЕНЦІЯ ПОСТАНОВИЛА:

1. Вважати доцільним створення міжнародної групи провідних вчених і спеціалістів для консультування адміністрацій залізниць і координації науково-технічних розробок у сфері нової техніки й технологій для перевезення вантажів і пасажирів у напрямках “Схід-Захід”.

2. Рекомендувати Міністерству транспорту та зв'язку України доручити національним науковим центрам розробити комплексну програму удосконалення і розвитку комбінованих і безперевантажувальних перевезень вантажів.

3. Для організації контейнерних і контейнерних перевезень поїздами комбінованого транспорту зі швидкостями руху пасажирських поїздів і пониженим

впливом на дорогу запропонувати підприємствам транспортного машинобудування оснастити фітінгові платформи і платформи для автопоїздів швидкісними ходовими частинами.

4. Рекомендувати вагонобудівельним підприємствам пришвидшити розробки зі створення та впровадження на залізницях України спеціалізованих вагонів для безперевантажувальних перевезень у міжнародному сполученні.

5. Вважати вкрай потрібним створення найближчим часом і впровадження на залізницях України двосистемних пасажирських електропоїздів для руху зі швидкістю до 200 км/год і вантажних – для руху зі швидкістю до 120 км/год.

6. Рекомендувати провести оновлення парку пасажирського рухомого складу залізниць України спеціалізованими електровозами, пасажирськими вагонами, електропоїздами, дизель-поїздами і рейсовими автобусами, максимально пристосованими до умов експлуатації в приміському, регіональному, міжрегіональному і далекому пасажирському перевезенні.

7. Продовжити створення нормативно-методичної бази України з розроблення і допуску до експлуатації залізничного рухомого складу нового покоління, зокрема призначеного для руху з підвищеними швидкостями, узгодженої з європейськими нормами і специфікаціями з інтероперабельності.

8. Підтримати науково-технічні розробки зі створення сучасної дослідно-експериментальної бази для випробування нової і модернізованої техніки залізниць України з метою забезпечення технологічного переозброєння українського залізничного транспорту до рівня вимог міжнародних стандартів.

9. Конференції з проблем залізничних перевезень “Схід-Захід” проводити регулярно, із розширенням кола її учасників і залученням зацікавлених структур.

Галина КВАС
Фото Юліана ОЩІПКА

ЗАСНОВНИКИ:
управління Львівської залізниці та дорпрофсож
Реєстраційне свідоцтво
КВ № 1252.
Редактор
Ігор ПАРАЩАК
тел. 226-32-97
факс. 226-41-83
Заступник редактора
Андрій ВЕЗДЕНКО.....226-26-10

Відповідальний секретар
Галина КВАС.....226-25-67
Кореспонденти:
Орися ТЕСЛЮК.....226-32-03
Ольга ПАДКОВСЬКА.....226-01-65
Дмитро ПЕЛИХ.....226-36-23
Олександр ГЕРШУНЕНКО.....226-37-83
Оксана ПОДОЛЬСЬКА.....226-39-34
Коректор Валентина СУТАК.....226-37-80
Фахівець з підготовки газети до випуску
Ольга ЛЕСЬКО.....226-38-09
Бухгалтер Олена МАРКЕВИЧ.....226-46-80

**Львівський
Залізничник**

Адреса редакції: 79000
м. Львів, вул. Гоголя, 1.
E-mail: lz@railway.lviv.ua

ГС ДТГО “Львівська залізниця”
Р/р 260000092670
Код ЄДРПОУ 20851444 МФО 325956
ЛФ АБ “Експрес-Банк”

Індекс газети 30223.
Виходить щоп'ятниці.
Тираж 31 302.
Замовлення 1029.

Зверстано у комп'ютерному центрі редакції газети “Львівський залізничник”.
Комп'ютерна верстка
Антоня БЕГЛЯРОВА 226-38-15.

Склад редакційної колегії:
Ігор Паращак, Андрій Везденко, Орися Теслюк, Галина Квас, Олександр Гершуненко.

Точка зору авторів може не збігатися з позицією редакції.

Передрук текстових чи візуальних матеріалів газети можливий лише з письмового дозволу редакції. Редакція залишає за собою право скорочувати і редагувати надіслані матеріали. Рукописи та листи авторам не повертаються. При цитуванні посилання на газету “Львівський залізничник” обов'язкове.

Газету віддруковано у “Видавничому Домі “Високий Замок”.