

Левицький І.Ю., Нестеренко Г.І., Пасічний О.М.

**ПРО ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ ТА
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ НА
ЄВРОПЕЙСЬКОМУ РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Викладено сучасний стан та проблеми транспортного обслуговування залізниць України, зроблено порівняльний аналіз функціонування залізничного транспорту України та країн Європейського Союзу, на основі результатів якого запропоновані основні шляхи покращення конкурентоспроможності українських залізниць.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортне обслуговування, транспортна логістика, інтероперабельність, конкурентоспроможність, транспортні технології.

Постановка проблеми. Україна знаходиться, з точки зору географічного розташування, у центральній частині Європи. Через її територію проходять декілька міжнародних транспортних коридорів [7]: «Критські» № 3 (Берлін/Дрезден – Катовіце – Львів –

Красне – Тернопіль – Жмеринка – Козятин – Київ), № 5 (Трієст – Любляна – Загреб – Будапешт – Чоп – Львів), № 9 (Александрополіс – Пловдив – Бухарест – Кишинів – Кучурган – Роздільна – Жмеринка – Київ – Ніжин – Чернігів – Горностаївка – Жлобін – Вітебськ – Санкт-Петербург – Гельсінкі) з відгалуженнями № 9а і № 9с, а також МТК ОСЖД № 7 (Гданськ – Варшава – Ягодин – Здолбунів – Козятин – Жмеринка – Одеса/Іллічівськ), № 8 (Фастів – Знам'янка – Нижньодніпровськ-Вузол – Червона Могила – Волгоград – Аксарайська – Макат – Нукус – Навої). Крім цих коридорів, для міжнародних перевезень вантажів та пасажирів можна використовувати і такі напрямки, як Європа – Азія (МТК ТРАСЕКА), Балтійське море – Чорне море і т. ін. Тобто Україна має вигідне географічне положення й транспортну мережу, яка дає можливість країні бути потужною транзитною державою. Але цьому можуть заважати такі основні негативні фактори:

1. Низька маршрутна швидкість доставки вантажів залізничним транспортом.
2. Достатньо суттєвий (за сучасними мірками) рівень несхоронності перевезень вантажів.
3. Високий ступінь (за даними [8, 11] близько 80%) зношеності рухомого складу як вантажного, так і пасажирського.
4. Особливості нормативної бази діяльності залізничного транспорту.

Таким чином, актуальною є проблема підвищення рівня конкурентоспроможності вітчизняних залізниць та рівня їхньої інтегрованості, тобто спроможності до взаємодії з залізницями іноземних держав.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для ефективної організації та подальшого удосконалення процесу перевезення зовнішньоторговельних (експортних, імпорتنих та транзитних) вантажів було поставлене завдання створення міжвідомчих інформаційно-логістичних систем і розвитку інфраструктури портів, портових та прикордонних залізничних станцій [1]. Важливість прогнозування обсягів вантажних перевезень для покращення роботи залізниць і взаємодії їх з клієнтурою доведена в статті [2]. Проблеми управління вантажними перевезеннями в умовах впливу економічних факторів на залізницях України розглядалися в роботах [3, 4]. При цьому в цих роботах в якості способу підвищення рентабельності й конкурентоспроможності була розроблена методика організації руху вантажних поїздів за твердим графіком. У дисертації [5] по результатах досліджень одержано низку результатів щодо удосконалення системи організації контейнерних перевезень, а саме: вирішене завдання прогнозування та оптимізації розподілу контейнеропотоків на мережі залізниць; виділені коридори для пропуску контейнерних поїздів з максимальними швидкостями (Одеса – Ковель, Ковель – Полтава, Ужгород – Луганськ, Ужгород – Хутір-Михайлівський). Наразі актуальним залишаються питання впровадження отриманих раніше пропозицій щодо удосконалення технології роботи залізниць та розробка нових рішень з урахуванням сучасного економічного стану і досвіду європейських країн.

Мета статті. Метою статті є порівняння функціонування, зокрема, нормативно-правової бази, залізниць України та країн Європейського Союзу і вироблення пропозицій щодо підвищення рівня інтегрованості й конкурентоспроможності українських залізниць на європейському ринку транспортних послуг.

Матеріали і результати досліджень. Проведемо аналіз європейського досвіду і порівняння функціонування залізничного транспорту країн ЄС та України.

До початку 70-х років XX століття залізничний транспорт країн європейського континенту утримував не менше третини ринку транспортних послуг. До 1990 року ж цей показник знизився до менше ніж 20% і до 2002 року продовжував знижуватись. Пов'язано це з розвитком автомобільного транспорту та підвищенням його конкурентоспроможності. Динаміка розподілу вантажообігу по видах транспорту в ЄС наведена у табл. 1 та на рис. 1.

Динаміка розподілу вантажообігу по видах транспорту в країнах ЄС
(у відсотках за 1991-2011 роки)

Рік	Автомобільний	Залізничний	Водний (внутрішні шляхи)
1991	73,3	18,3	8,4
1995	76,6	15,5	8
1997	77	15,4	7,9
1998	77,1	15,2	7,7
1999	77,6	14,9	7,5
2000	77,4	15,1	7,5
2002	78,7	14,1	7,4
2005	79,1	14,1	6,8
2008	77,7	15,5	6,9
2010	78	15,7	6
2011	77,9	15,8	6

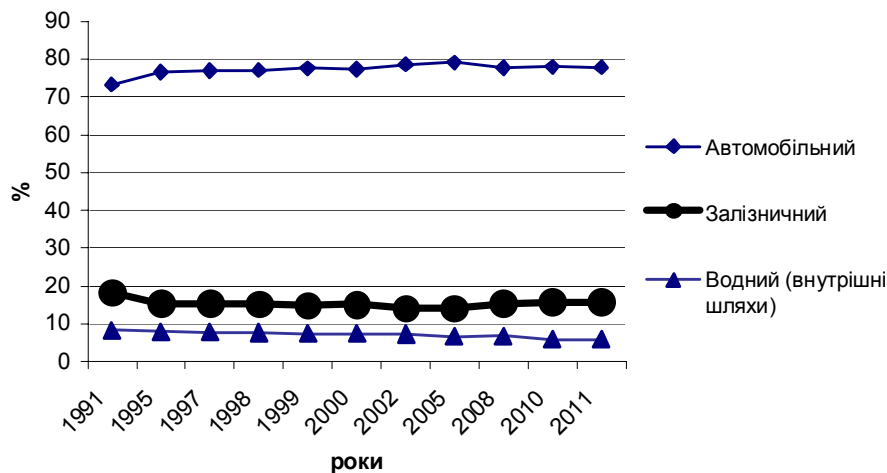


Рис. 1. Графік зміни розподілу вантажообігу по видах транспорту в ЄС

Задля покращення конкурентоспроможності залізниць країн Європейського Союзу було прийнято низку директив (Директиви ЄС 91/440, 95/18, 95/19), спрямованих на модернізацію інфраструктури та поліпшення якості обслуговування клієнтів залізниць. Міжнародна спілка залізниць (UIC), Спільнота Європейських залізниць (CER), Міжнародна спілка громадського транспорту (UITP) і Спілка європейської залізничної промисловості (UNIFE) підписали в 2001 році Директиву 2001/14, у якій було запропоновано низку заходів щодо вдосконалення залізничного транспорту, як-от: регулювання цінової політики, збільшення продуктивності праці, приріст в енергоефективності та екологічності не менше 50%, форсування пропускної і провізної спроможності інфраструктури, створення єдиної Європейської транспортної мережі (TEN) [6]. В результаті з 2005 р. спостерігається поступове зростання ряду кількісних і якісних показників роботи залізниць: продуктивності праці, вантажо- та пасажирообігу, швидкостей доставки вантажів і пасажирів. Позитивним фактором у питанні підвищення швидкостей доставки вантажів і пасажирів стала поява різних операторських компаній, вільна конкуренція між якими робить позитивний вплив на тарифну політику, швидкість доставки, якість обслуговування клієнтів [6].

У сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті в країнах Європейської спільноти вищезгадані директиви також мали позитивний вплив. Підвищилася відповідальність залізниць щодо додержання прав пасажирів і виконання графіка руху поїздів. Наприклад, в Німеччині, Швейцарії та Фінляндії ступінь виконання графіка руху пасажирських поїздів до 2004 року сягнув рівня понад 90%, а вантажних – 70% (у порів-

нянні з 2001-2002 роками підвищення становило 20%) [6]. Але задля підвищення якості обслуговування пасажирів, особливо осіб з обмеженими фізичними можливостями, в останні роки в ЄС створюються технічні специфікації інтероперабельності. Сьогодні діє видана у 2008 році специфікація [10], яка дозволила уніфікувати вимоги до інфраструктури, рухомого складу, вокзальних комплексів і значно полегшити користування залізничним транспортом особам з обмеженими фізичними можливостями і суттєво підвищити рівень сервісу пасажирських перевезень в цілому.

Ураховуючи зазначені зміни у технології транспортного обслуговування на залізничному транспорті європейських країн, а також керуючись даними, зазначеними у [11], можна виділити такі основні актуальні проблеми на залізницях України:

1. Фізичний знос основних фондів становить уже понад 80 відсотків, що в 1,8 разу перевищує допустимий світовою практикою рівень. Вичерпали свій ресурс близько 70 відсотків залізничних мостів, з перевищенням терміну експлуатується понад 60 відсотків стрілочних переводів та більше половини загальної протяжності ліній автоблокування і зв'язку, що створює реальні загрози безпеці перевезень та життю людей.

2. Застаріла система взаємовідношень між залізницями та клієнтурою як при організації перевезень вантажів, так і у сфері пасажирських перевезень.

3. Існуючі фінансово-економічні механізми господарювання на залізницях унеможливають підвищення ефективності використання локомотивів, вантажних та пасажирських вагонів.

4. До кінця ще не врегульовані питання, пов'язані з перевезенням осіб з обмеженими фізичними можливостями як у нормативно-правовому, так і в технічному відношенні (на сьогодні наявна кількість спеціалізованих вагонів для перевезення інвалідів є дуже незначною, а для міжнародних перевезень таких вагонів в Україні наразі немає).

Висновки. Проаналізувавши європейський досвід реформування і удосконалення діяльності залізничного транспорту й транспортної логістики, а також і той власний досвід, який останніми роками накопичується на вітчизняних залізницях, автори дійшли таких висновків.

1. Задля підвищення ефективності процесу перевезення вантажів у міжнародному й внутрішньому сполученнях необхідними заходами є:

а) капітальні вкладення в інфраструктуру, в першу чергу – в рухомий склад. Згідно з [8, 11] до 2014-2015 років необхідно щорічне виділення не менше ніж 18 млрд грн капітальних вкладень, щоб зменшити рівень зношеності основних виробничих фондів хоча б до 65%;

б) докорінна зміна логістики вантажних перевезень. В сучасних ринкових умовах потрібно мати гнучку систему укладання договорів перевезень і водночас єдину (для будь-якого способу співробітництва) схему розрахунків за перевезення [9];

в) створення умов для роботи на залізницях різноманітних операторських компаній (за умови т.зв. «здорової» конкуренції), що дасть клієнтам змогу обирати оператора-перевізника і стимулюватиме самі підприємства й організації, що обслуговують перевізний процес, виконувати перевезення своєчасно і якісно;

г) підвищення швидкості доставки вантажів залізничним транспортом шляхом удосконалення технології перевезень. Тут конкретними заходами щодо її удосконалення можуть бути: організація руху вантажних поїздів за твердим графіком руху; формування групових поїздів, поїздів як повно-, так і неповносоставних (з метою відправлення їх по певних нитках графіку руху);

д) удосконалення взаємодії залізниць з портами та митними органами. Для цього необхідно створити в Україні власні міжвідомчі логістичні центри, організувати узгоджене підведення вагонів і суден до причалів у портах;

е) поширення електронного документообігу з метою прискорення оформлення будь-яких документів;

2. Для удосконалення технологічного процесу перевезень пасажирів потрібні, на нашу думку, такі заходи:

а) капітальні вкладення в інфраструктуру залізниць, в першу чергу – в рухомий склад (відповідно, як і для вантажних перевезень);

б) підвищення швидкості руху пасажирських поїздів усіх категорій завдяки новому рухомому складу і оптимізації графіків руху поїздів;

в) на деяких напрямках може бути доцільним розмежування вантажного та пасажирського руху шляхом використання паралельних ходів;

г) приведення нормативно-правової бази у відповідність до європейської та обов'язкове забезпечення вимог [10, 11] для можливості безперешкодного користування послугами залізничного транспорту особам з обмеженими фізичними можливостями;

Література

1. Тишкин Е.М. Оптимизация перевозок в логистических системах. [Текст] / Е.М. Тишкин, В.М. Николашин // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 4. – С. 31-33.
2. Бубнова Г.В. Оптимизация перевозок в логистических системах. [Текст] / Г.В. Бубнова, Г.В. Куприянова, В.Г. Сибатулин // Железнодорожный транспорт. – 2003. – № 4. – С. 61-64.
3. Музикіна Г.І. Проблема управління вантажними перевезеннями в умовах впливу економічних факторів. [Текст] / Г.І. Музикіна, А.С. Савенко, П.В. Бех // Вісник Академії митної служби України. – 2005. – № 1 (25). – С. 51-57.
4. Музикіна Г.І. Твердий графік руху вантажних поїздів як фактор підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. [Текст] / Г.І. Музикіна, П.В. Бех // Праці 66-ї міжнар. науково-практичної конф. «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту». – Д.: ДПТ, 2006. – С. 173.
5. Бех П.В. Удосконалення системи контейнерних перевезень на залізницях України: авт. дис. ... к.т.н.: 05.22.20 / П.В. Бех; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2006.
6. Оценочный заключительный отчет Annex XIII: События на железнодорожном транспорте с момента выхода официальной Директивы в 2001 г. [Текст] / Батул Меназ, Крис Нэш. – Ин-т трансп. наук (ИТН), Ун-т Лидса, 2010. – 48 с.
7. Національний атлас України. Електронна версія.
8. Укрзалізниця: нова логістика вантажоперевезень спрямована на розвиток галузі та задоволення потреб економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/latest_news/page-10/295802/. Дата доступу: 25.03.12.
9. Український транспортно-логістичний центр вже уклав близько 300 клієнтських договорів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uz.gov.ua/press_center/latest_news/page-6/298137/. Дата доступу: 26.03.12.
10. Техническая спецификация интероперабельности относительно лиц с ограниченной подвижностью в обычных трансевропейских и высокоскоростных железнодорожных системах (TSI PRM). Утв. решением Европ. Комиссии 2008/164/ЕС от 21.12.2007. – 2008.
11. Про ситуацію в сфері залізничного транспорту України: Рішення Ради національної безпеки і оборони України. Введено в дію Указом Президента України №714/2009 від 04.09.2009 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/n0011525-09>. Дата доступу: 26.03.12.
12. Обзор ситуации на транспорте в странах – членах ЕЭК ООН и наметившихся тенденций в области развития [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.unecsc.org/trans/doc/2011/itc/ECE-TRANS-2011-1r.doc. Дата доступу: 24.03.12.

Левицкий И.Е., Нестеренко Г.И., Пасичный А.Н. О путях повышения уровня интероперабельности и конкурентоспособности железных дорог Украины на европейском рынке транспортных услуг

Изложено современное состояние и проблемы транспортного обслуживания железных дорог Украины, выполнен сравнительный анализ функционирования железнодорожного транспорта Украины и стран Европейского Союза, на основе результатов которого предложены основные пути улучшения конкурентоспособности украинских железных дорог.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, транспортное обслуживание, транспортная логистика, интероперабельность, конкурентоспособность, транспортные технологии.

Levitsky I.E., Nesterenko G.I., Pasichnyy A.N. About the ways of increasing of the level of interoperability and competitiveness of the Ukrainian railways in the European transport service market

This article is dedicated to analysis of current state and problems of the transport service on Ukrainian railways. The comparative analysis of functioning of the Ukrainian and European railways has been made. According to its results, there are proposed some ways to improve interoperability and competitiveness of the Ukrainian railways.

Key words: railway transport, transport service, transport logistics, interoperability, competitiveness, transport technology.

Левицький І.Ю.,

к.т.н., помічник начальника Одеської залізниці, доцент кафедри «Управління експлуатаційною роботою», ДНУЗТ ім. академіка В. Лазаряна, м. Одеса, Україна.

Нестеренко Г.І.,

к.т.н., доц., декан факультету «Управління процесами перевезень», зав каф. «Управління експлуатаційною роботою», ДНУЗТ ім. академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ, Україна.

Пасічний О.М.,

асистент кафедри «Управління експлуатаційною роботою», ДНУЗТ імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ, Україна,
e-mail: aleksandrpasichnyi@mail.ru.

Рецензент: д.т.н., проф. Бобровський В.І.