

АНАЛІЗ ІСНУЮЧИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ВПЛИВ НА НИХ СУЧАСНОГО РИНКУ УКРАЇНИ

Проведено аналіз існуючих вантажних перевезень та вплив на них сучасного ринку України. Розглянуто вимоги Європейського Союзу та українські реалії щодо реформування залізничного транспорту. Ключові слова: інфраструктура залізниць, рухомий склад, реформування залізничного транспорту, швидкісний рух, вантажо-власник, інтеграція.

Проведен анализ существующих грузовых перевозок и влияние на них современного рынка Украины. Рассмотрены требования европейского Союза и украинские реалии реформирования железнодорожного транспорта. Ключевые слова: инфраструктура железных дорог, подвижной состав, реформирование железнодорожного транспорта, скоростное движение, грузовладельцы, интеграция.

An analysis of existing freight traffic and the influence of the modern market of Ukraine. The requirements of the European Union and Ukrainian realities of railway reform. Keywords: railway infrastructure, rolling stock, railway reform, high-speed traffic, cargo owner, integration.

Виробнича база залізничного транспорту складається з двох основних компонентів:

- об'єктів інфраструктури, до якої входять: колія, земляне полотно, штучні споруди (мости, тунелі тощо), мережі електропостачання та зв'язку, системи керування рухом поїздів, а також залізничні станції з вокзалами та колійним розвитком, експлуатаційно-ремонтні підприємства (локомотивні та вагонні депо, дистанції колій, СЦБ та зв'язку, енергопостачання, тощо);

- рухомого складу (локомотиви, вантажні вагони, контейнери), спеціального рухомого складу (підйомні крани на залізничному ходу), колійні машини.

Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств. Відкритий доступ дозволить транспортним підприємствам упроваджувати нові послуги, зокрема щодо закордонних перевезень, і знайти нові ринки.

Інфраструктура залізниць України та країн колишнього СРСР розвивається в умовах постійно зростаючих обсягів перевезень, що вимагало першочергового розвитку пропускної спроможності, швидкість перевезень була другорядним показником. Відповідно, залізниці України значно переважають європейські залізниці по основних показниках (вага поїздів, провізна спроможність, місткість вагонів), за винятком дозволеної швидкості руху, яка на залізницях України становить 140 км/год, для пасажирських та 80 км/год, для вантажних поїздів при 160 км/год, та 100-120 км/год, відповідно, на європей-

ських залізницях (в Європі навантаження на вісь вагона і дозволена загальна вага поїзда значно нижча, ніж в Україні).

Із загальної експлуатаційної протяжності залізниць України (близько 22 тис. км) 67,5% становлять одноколіїні ділянки, 32,5% - дво- і триколіїні. Електрифіковано 44,9% протяжності залізниць, 60,7% обладнано пристроями автоматичного регулювання руху поїздів, 62% мають безстикову колію, системами електричної централізації обладнано 72,9% усіх стрілок. Рівень електрифікації залізничної інфраструктури та оснащення сучасним автоматичним блокуванням досить високий та охоплює всі основні напрямки перевезень. Саме на цих електрифікованих дільницях і виконується найбільша частина залізничних перевезень. Складними ділянками щодо оснащення залишаються прикордонні пункти пропуску, де переважно продовжується використання локомотивної тяги потягів.

Аналіз стану проблеми та постановка задачі роботи

Головні лінії та дільниці, на яких виконуються основні обсяги пасажирських та вантажних перевезень, становлять стратегічну залізничну мережу України (СЗМ). Довжина СЗМ складає 45% від загальної експлуатаційної довжини українських залізниць і використовується для суміщеного вантажно-пасажирського руху. Тобто, на відміну від більшості європейських країн, в Україні сьогодні не існує розподілення СЗМ на пасажирські та вантажні, як це вимагають норми безпеки ЄС. Експлуатація СЗМ у суміщеному вантажно-пасажирському русі значно обмежує швидкість та має негативний вплив на безпеку перевезень, управління інфраструктурою та підвищує експлуатаційні витрати.

Напруженість використання інфраструктури (кількість потягів, що проходять окремою ділянкою за певний період часу) носить дуже неоднорідний характер. Так, майже 90% всіх обсягів перевезень залізничним транспортом здійснюється на 45% від всієї експлуатаційної довжини залізничної інфраструктури (близько 85% СЗМ). Решта інфраструктури майже не використовується чи використовується настільки рідко, що не покриває витрат на своє утримання. Все це призводить до необхідності оптимізації залізничної інфраструктури та закриття чи зміни призначення залізничної мережі.

Незважаючи на проведену за останні 10 років роботу по скороченню непродуктивних витрат (ліквідовано 26 відділень залізниць і ПО інших підрозділів інфраструктури, закрито 6 малодіяльних ділянок, передано на приватизацію 22 заводи і понад 90% об'єктів торгівлі і громадського харчування, передано в комунальну власність близько 95% житлового фонду, всі дитячі дошкільні установи, а також 35 об'єктів культури і спорту), економічна ефективність галузі залишається на досить низькому рівні та має потенціал зростання ефективності, як в частині поліпшення експлуатаційних, так і фінансових показників.

На даний час інфраструктура залізничного транспорту, яка до 1991 року забезпечувала майже удвічі більші обсяги перевезень, ще має резервні пропускні спроможності, але у цілому залізнична транспортна система заста-

ріла і значною мірою втратила свою колишню працездатність. За даними Укрзалізниці, по забезпеченню тягою залізниці втратили з 1992 року 38% потужностей перевізних можливостей, по забезпеченню вантажними вагонами – понад 50%. Потребує заміни 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи), 56% всього рухомого складу, 40% систем тягового енергозабезпечення та понад 11 % дефектних мостів і інших штучних споруд, що потребують реконструкції. Наявність значних резервів перевізних потужностей залізниць створило сталу суспільну думку про їх нескінченність.

«Генеральна схема основних напрямків залізничного сполучення для пасажирських та вантажних перевезень» була останній раз переглянута та затверджена Укрзалізницею у 2007 році. Дослідженнями, що проводилися Укрзалізницею встановлено, що для переходу, наприклад, на європейський стандарт швидкості потрібні багатомільярдні інвестиції у модернізацію інфраструктури та рухомого складу, при незначному вигаши у термінах перевезень, який складе 2-2,5 години на 1000 км, тобто ефект не відповідає витратам.

Для українських залізниць більш ефективним на сьогодні є скорочення простоїв вагонів на технічних (сортувальних та дільничних) станціях, під вантажними операціями, на прикордонних станціях. Обороти вантажного вагону, тобто час від початку одного завантаження до початку наступного, зменшено з 8,93 доби у 1999 році до 4,76 доби у 2007 році. Це забезпечило майже подвійне збільшення продуктивності вагона, тобто інтенсивності його використання.

Укрзалізниця намагається увести спеціалізовані контейнерні та контейнерні поїзди, а також маршрутні поїзди з масовими навалочними вантажами, що має забезпечити високий (і за європейськими стандартами) рівень маршрутної швидкості (900 – 1050 км/добу). Але недостатній, у порівнянні з європейським, рівень упровадження контейнерних залізничних перевезень визначається відсутністю достатнього попиту.

Окремо слід відзначити спробу налагодити упровадження швидкісного руху для пасажирських поїздів. Передбачено упровадження між Києвом та більшістю обласних центрів та найбільших міст України курсування денних поїздів, з терміном перебування у дорозі 4-7 годин (на заміну 10-12 годинам нічних потягів), застосуванням вагонів підвищеної комфортності. Це зазначено в Програмі впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2006-2015 роки. Вже курсують швидкісні денні поїзди Київ-Харків, Київ-Львів та Київ-Одеса. Однак, уживаючи термін «швидкісне пасажирське сполучення», треба зауважити, що максимальна (а не маршрутна) швидкість українських швидкісних поїздів становить 100-120 км на годину, в той час як в Європі цей показник є 160 та більше км на годину.

Вже зазначалося, що суттєво вплинути на цей показник якості надання залізничних послуг може розмежування залізничної інфраструктури для окремого використання пасажирським та залізничним сполученням. Укрзалі-

знищеною планується протягом 4-7 років виділити деякі найбільш напружені ділянки для одного виду перевезень.

Рухомий склад залізничного транспорту

Активна частина виробничої бази залізничного транспорту включає в себе рухомий склад (локомотиви, вантажні вагони), в тому числі спеціальний рухомий склад (підйомні крани на залізничному ході, тощо). Узагальнену структуру парку рухомого складу залізниці наведено в табл. 1.1.

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки та населення у перевезеннях. Досягалось це, як вже зазначалося, в основному, за рахунок надлишку технічних потужностей, утворених раніше за радянських часів. До 2000 року темпи падіння обсягів перевезень перевищували темпи старіння та виведення з експлуатації основних фондів, особливо їх активної частини – рухомого складу. На теперішній час резерви залізниць вичерпані.

Починаючи з 1991 року, інвентарний парк тягового рухомого складу, за причин виведення з експлуатації рухомого складу, що відпрацював призначені терміни служби, а також хронічного недофінансування закупівлі нового, скоротився на 2082 одиниці (26%), пасажирських вагонів – на 2584 вагони (25%), вантажних вагонів – на 120 тисяч (45%). Ситуація ускладнюється тим, що зношеність рухомого складу, термін експлуатації якого складає 25-30 років, становить 65,8%. Це призводить до збільшення витрат на ремонт та забезпечення безпеки руху проти нормативних більше, ніж у 2 рази.

Таблиця 1

Наявність рухомого складу залізниці України та рівень його зношеності

| Тип рухомого скла- | 2007 | | 2008 | | 2009 | |
|--------------------|------|-------|------|----|------|----|
| | Оди | %зно- | Оди | % | Оди | % |
| Електро- | 1812 | 52 | 1834 | 48 | 1871 | 40 |
| Теплово- | 2472 | 44 | 2442 | 49 | 2429 | 51 |
| Секції | 332 | 25 | 318 | 24 | 320 | 25 |
| Вантажні | 1465 | 75 | 1437 | 77 | 1428 | 77 |
| у т.ч. пів- | 6331 | 81 | 6357 | 76 | 6357 | 79 |

До активного оновлення рухомого складу спонукає також і заострення конкуренції та лібералізація європейського ринку вантажних перевезень. Процес успішної інтеграції залізниць України у систему континентальних транспортних сполучень і нарощування потенціалу вантажних перевезень у цій сфері безпосередньо залежить від організаційних заходів й інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури і рухомого складу.

У комплексному вирішенні нагальної проблеми оновлення залізничного рухомого складу, проведення капітальних ремонтів з подовженням терміну експлуатації та модернізація існуючого рухомого складу, а також проста заміна зношеного рухомого складу на новий (спроектований більше півстоліття тому), можуть розглядатися не більше, ніж допоміжні заходи. З огляду на необхідність нового рівня транспортного забезпечення потреб економіки і суспільства, а також конкуренцію на європейському ринку перевезень, застосуванням тільки цих складників вирішити проблему оновлення рухомого складу неможливо.

Слід зазначити, що в розвинених державах світу за цей же період часу змінилося вже 2-3 покоління тягового рухомого складу. Більшість рухомого складу, який працює на залізницях України в даний час, за якісними показниками значно гірший від сучасного закордонного, в порівнянні з ними має більш високі витрати на утримання при експлуатації. Відсутність сучасних мікропроцесорних систем управління та діагностики, асинхронного тягового приводу, сучасних систем охолодження тягових електричних машин та рекуперації енергії знижує його ефективність на 20-30% в порівнянні з закордонними зразками, а використання застарілих конструкційних рішень приводить до зниження надійності та збільшення витрат на утримання рухомого складу.

Таким чином, пріоритетом повинно стати не лише придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

Система резервування вагонного парку та обсяги перевезень

Відповідно до європейських директив, доступ до використання інфраструктури має право будь-який перевізник. Перевізник, в свою чергу, має надати вантажовласнику вагони для перевезення, які можуть знаходитися як в його власності, так і бути орендованими. Таким чином, безпосередньо вантажовласник, якщо це велика компанія, що має в своєму складі і транспортну компанію-перевізника, не має безпосередніх комерційних відношень ні з власником інфраструктури та не переймається питанням наявності рухомого складу. Залізничний перевізник приймає на себе зобов'язання щодо вирішення всіх необхідних питань і виставляє вантажовласнику ціну на перевезення. В Україні ж, враховуючи монопольне положення Укрзалізниці, справи виглядають дещо інше.

По-перше, вантажовласник має анонсувати (повідомити Укрзалізницю) про свій графік планованих поставок на повний наступний місяць. Це повідомлення має бути надано до 15 числа поточного місяця. Ця вимога є досить суворого, і в разі її порушення заявку вантажовласника на перевезення може бути не прийнято. Оголошення має включати інформацію щодо дат, пунктів відправлення та призначення, вид, розмір та ваги вантажу, а також

типи необхідних для перевезення вагонів. Заявка надсилається письмово через пошту, жодної електронної чи он-лайн системи для цього на даний час не існує.

Після отримання заявки, Укрзалізниця повідомляє до кінця місяця вантажовласнику щодо наявності вагонів та можливості обслуговувати його заявку. На цій стадії Укрзалізниця формує план перевезень на наступний період. Враховуючі дуже значні обсяги перевезень та завантаженість рухомого складу, Укрзалізниця може погодити часткове виконання замовлення.

Що в цьому випадку станеться з вантажовласником? Він просто не виконає свої зобов'язання перед клієнтом щодо поставки продукції та сплатить значні комерційні штрафи. Цей ризик спонукає вантажовласників запитувати значно більші обсяги вагонів для перевезень, ніж їх фактична потреба, оскільки навіть штрафи за невикористані вагони чи утримання порожніх вагонів значно менші ніж потенційні ринкові збитки.

Такий підхід ускладнює і так не просту систему планування перевезень для залізничного транспорту та збільшує витрати вантажовласників, не тільки через необхідність сплати штрафів, а також через необхідність тримати цілий штат співробітників для забезпечення життєздатності компанії. В решті-решт, це призводить до збільшення вартості товарів для кінцевих споживачів за рахунок транспортного складника в ціні товару.

Система призводить до того, що великі вантажовласники згодні йти на збільшення витрат та закупають свій власний рухомий склад для забезпечення потреб бізнесу. Однак, враховуючи, що право здійснювати перевезення має лише Укрзалізниця, приватні власники рухомого складу здають свої вагони в користування Укрзалізниці, і таким чином гарантують собі як мінімум надання рівного за категоріями і кількістю рухомого складу. Процедура резервування та використання вагонів у цьому випадку не змінюється. Так, за даними опитувань вантажовласників, зараз в приватній власності знаходиться парк піввагонів (найбільш популярних для перевезень) у кількості від 30 до 40 тис. одиниць проти 38 тис. у власності Укрзалізниці.

В кінці 2008 року, коли збитки від зменшення обсягів перевезень через вплив фінансової кризи були дуже великі, Укрзалізниця вдавалася до нестандартних та неринкових методів вирішення ситуації. Так, для забезпечення стабільного вантажопотоку для свого рухомого складу, була прийнята норма, що вантажовласники першим чином мають заповнювати потужності Укрзалізниці щодо перевезень, тобто використовувати вагони її власності, і лише в разі відсутності у залізниці необхідних потужностей – власні вагони.

Цілком очевидно, що Укрзалізниця має терміново переглянути свою систему планування перевезень, і якщо не змінити її, то принаймні спростити шляхом застосування сучасних засобів комунікації. Це дозволить скоротити час між запитом на перевезення та повідомленням про наявність потужностей, що спростить систему планування роботи промислових підприємств та вантажовласників. Спрощення планування плат за користування вагонами, штрафи та пені також мають бути більш прозорими. Застосування сучасних

технологічних процесів може суттєво спростити загальну систему та привести до оптимізації витрат Укрзалізниці на здійснення перевезень, а також зменшити частку транспортних витрат у вартості вантажу для утримувача.

Реформування залізничного транспорту: вимоги Європейського Союзу та українські реалії

В країнах Європейського Союзу та інших країнах Європи перетворення в галузі залізничного транспорту було розпочато в 90-х роках. Як і в Україні, необхідність перетворень була обумовлена збитковістю пасажирських перевезень та перевезень взагалі, необхідністю оновлення технічної бази галузі, стрімким нарощуванням конкуренції з боку інших видів транспорту.

Основні вимоги до реформування залізничного транспорту в країнах Європи – це загальна лібералізація та становлення ринкових механізмів.

Базові напрямки реформ по залізничному транспорту прописані в «Більшій книзі ЄС», яка видана в 1996 році. У ній визначено такі основні положення щодо трансформації залізниць Європи:

- відмова від перехресного фінансування пасажирських перевезень;
- вільний доступ до інфраструктури та уведення конкуренції в тимчасово монопольний сектор;
- державне фінансування інфраструктури;
- санація фінансів залізниць та списання боргів.

Основні принципи реформування залізниць в країнах Європи можна сформулювати наступним чином:

- збереження державного контролю за залізничною галуззю;
- відмова від втручання в господарську діяльність, децентралізація управління окремими видами діяльності;
- передача регіональним гілкам влади частини бюджетних коштів для компенсації компаніям-перевізникам збитків від місцевих та регіональних пасажирських перевезень;
- поетапне проведення реформ протягом значного періоду.

До початку реформ функції регулювання та господарювання знаходились у державних структур. Для здійснення реформування залізничної галузі в кожній За результатами досліджень проекту ЄС Приєднання до/та імплементація Україною міжнародних угод та конвенцій у галузі транспорту державі було проведено ретельну підготовку нормативної бази. На сьогодні реформи залізниць проведено у десятках країн світу. Не дивлячись на схожість проблем залізниць і основної мети реформ, в різних країнах було обрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. Проте в деяких країнах (наприклад, Франція та Італія) не повністю здійснено організаційне розділення транспортної інфраструктури і перевізників. Тобто, зберігається тією чи іншою мірою єдність інфраструктури та перевізного процесу, а для розвитку конкуренції та забезпечення недискримінаційного доступу до інфраструктури незалежних перевізників зберігається значною мірою держав-

ний контроль. В деяких країнах (наприклад, Великобританія, Швеція) відбулося розділення інфраструктурної компанії (природної монополії, що регулюється) і компаній, що здійснюють перевезення, тобто відділення інфраструктури від перевізного процесу.

Висновки

Найважливішим напрямком реформи є забезпечення рівного доступу всіх перевізників (як державної, так і приватної форм власності) до транспортної інфраструктури (залізничної мережі, вокзалів тощо). Приватизація інфраструктури не є необхідною для реформ. У багатьох країнах вона залишається у державній власності (наприклад, спеціально утвореної інфраструктурної компанії). Міжнародний досвід свідчить про те, що повна передача інфраструктури залізниць в приватні руки є негативним фактором для розвитку залізничного транспорту і, перш за все, в секторі пасажирських перевезень. Загалом досвід реформування залізничного транспорту в зарубіжних країнах підтверджує його позитивний вплив на їх розвиток.

Реформування залізничного транспорту України провадиться з метою задоволення зростаючих потреб національної економіки і населення в перевезеннях, підвищення їх якості та зменшення вартості транспортного складника в ціні продукції.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. №651-р, ухвалена Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України. Постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1390 затверджена Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки.

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1555-р, ухвалена Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. Ця Стратегія визначила концептуальні засади формування та реалізації державної політики щодо забезпечення розвитку галузі залізничного транспорту України.

Зважаючи на прагнення України до інтеграції в європейську та світову транспортні системи, слід зазначити, що реформування залізничного транспорту також вимагається з огляду на наближення українського законодавства до європейського.

У зв'язку з приєднанням нових країн до ЄС, а також враховуючи те, що є ще кандидати на майбутнє членство в Союзі, відбувається реформування державних залізниць за вимогами директив ЄС 2001/12, 2001/13 і 2001/14. Така адаптація є законною підставою для набуття членства в ЄС, але слід зауважити, що ця ситуація означає необхідність зробити суттєві пояснення щодо моделі управління залізницею і, власне, відокремлення двох секторів у традиційній організаційній структурі: управління інфраструктурою та управління перевізним процесом. Це розділення, яке вперше було визначено в директиві 91/440/E40, стало ва жливим кроком уперед. Воно змушує залізницю запроваджувати нові правила й принципи управління задля організації цих

специфічних сфер діяльності, визначення відповідних вимог до власного майна, власних розрахунків, тобто власних фінансових показників.

Консультаційну допомогу з питань реформування, принаймні аналіз зисків та ризиків від застосування тієї чи іншої моделі, Уряду України надано проектом технічної допомоги ЄС «Підтримка інтеграції транспортної системи України до Транс'європейської мережі» та проектом ТВІНІНГ «Розробка національної транспортної політики в Україні».

Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Відставання реформування галузі від інших країн СНД і Європи знижує конкурентні можливості залізничного транспорту України на світовому ринку транспортних послуг, робить неможливим використання повною мірою ринкових механізмів господарювання і подальший розвиток галузі. Реформування залізничного транспорту, в першу чергу, вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. А також потрібен системний аналіз впливу реструктуризації на користувачів транспортних послуг.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Стратегія розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/?m=all.structure.tomorrow&lng=uk>

2. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010 – 2015 роки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1164.1412.0>

3. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/?m=info.menu_koncepc&lng=uk

4. Програма впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2006-2015 роки. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=324-2005-%EF>