

УДК 656.2:338.47; 656.2:658

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

**PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF RAILWAY
TRANSPORT OF UKRAINE**

*канд. техн. наук В.М. Астахов¹, Dr.sc.ing Guntis Strautmanis²,
Dr.sc.ing Mareks Mezitis²*

¹Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)
²Riga Technical university (Latvia)

*PhD (Tech.) V.M. Astakhov¹, Dr.sc.ing Guntis Strautmanis²,
Dr.sc.ing Mareks Mezitis²*

¹Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)
²Riga Technical university (Latvia)

Аналіз сучасного стану вітчизняного залізничного транспорту примушує частіше розглядати його проблеми, ніж оптимістичні перспективи розвитку. З іншого боку, навіть в самому критичному положенні необхідно мати уявлення про стратегію розвитку галузі, щоб вирішувати тактичні завдання, які виникають щодня в практичній роботі залізничників. Тому, розглянемо напрямки виходу галузі з складної соціально-економічної кризи.

Стратегічним напрямом реформи управління залізничного транспорту є створення системи комплексного транспортного обслуговування споживачів. На базі створюваних на залізницях сітєвих центрів комплексного транспортного обслуговування, широкої агентської мережі передбачається кардинально спростити процедури оформлення перевезень, забезпечити проведення гнучкої тарифної політики, більш повне врахування вимог вантажовласників, гарантоване і якісне виконання замовлень. Це зміцнить позиції залізниць на ринках транспортних послуг, сприятиме залученню додаткових вантажопотоків у внутрішньому та міжнародних сполученнях, підвищить (як свідчить досвід іноземних залізниць) на 15-20% рівень валових доходів залізничного транспорту від вантажних перевезень.

Ефективним методом організації перевізного процесу, завдяки якому забезпечується прискорення обороту вагонів, зменшення обсягів їх переробки на технічних станціях, скорочення термінів доставки вантажів є відправницька маршрутизація. Маршрутизація перевезень знижує навантаження на магістральну мережу, проте вимагає розвитку і змісту додаткової інфраструктури на під'їзних коліях.

Для стимулювання відправницької маршрутизації зарубіжні залізниці широко використовують тарифні знижки. Так, в США для маршрутних відправок величина знижок при перевезеннях вугілля, руди, мінеральних добрив, етанолу становить 20 - 40%. Ще більших значень знижка сягає для

зернових вантажів - 50%. Надання таких знижок в Україні дозволить вантажовідправникам і портам розвинути свої потужності і уникнути переробки вагонів на технічних станціях, де знос маневрових локомотивів перевищує 96%, а продуктивність праці на сортувальних гірках в 6 разів нижче, ніж на закордонних гірках з сучасними системами управління.

Високий рівень зносу рухомого складу стимулює адміністрацію залізниць вишукувати нестандартні шляхи оновлення парку локомотивів та парку вагонів. Одним з таких варіантів може стати експлуатація приватних локомотивів. Придбання власних локомотивів може бути ефективним для великих вантажовідправників.

Основною проблемою для інвестування приватних коштів в вагонний парк є низька величина вагонної складової в тарифі, яка знаходиться на рівні 15 - 16%. Зміна співвідношення між інфраструктурної та вагонної складової за рахунок збільшення останньої до 40 - 44% дозволить операторським компаніям купувати вагони і окупати їх протягом 7 - 8 років. Цей захід може виконуватися як поступово, в процесі індексації вантажних тарифів, так і в невідкладному порядку.

Слід відмітити, що вже до моменту прийняття Закону України «Про залізничний транспорт України» проводиться робота щодо удосконалення тарифного регулювання. 01.02.2017 прийнято розпорядження Кабінету Міністрів України № 64 «Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 09 квітня 2012 р. № 209», яким скасовано різницю у вагонній складовій тарифу для державних та приватних вагонів [1].

Необхідно враховувати загострення конкуренції на ринку транспортних послуг. Мова, в першу чергу, йде про автомобільний транспорт. Залізничний транспорт втрачає свою конкурентоспроможність за рахунок фактору собівартості. Так, в порівнянні з автомобільним транспортом в 1980 році собівартість перевезень вантажів залізничним транспортом була нижче в 19,1 рази, а в 1990 році - в 15,4 рази, в 2013 році - тільки в 2,5 - 3,3 рази. Зниження собівартості перевезень залишається основним напрямком зміцнення конкурентних позицій залізничного транспорту.

Для вирішення більшості проблем необхідні спільні зусилля вітчизняних залізниць і держави. Державно-приватне підприємництво може стати базою зростання конкурентоспроможності українських товарів на світовому ринку. З метою забезпечення швидкого та ефективного розвитку механізму державно-приватного партнерства в Україні при Міністерстві інфраструктури у квітні 2019 року було створено Проектний офіс з розвитку державно-приватного партнерства.

[1] Про визнання таким, що втратило чинність, розпорядження Кабінету Міністрів України від 9 квітня 2012 р. № 209 : Розпорядження Міністрів України № 64-р від 1 лютого 2017 р. {Електронний ресурс}. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws>