УДК 656.223

Козаченко Д. М., д. т. н., професор, начальник науково-дослідної частини,
Березовий М. І., к. т. н., доцент, завідувач кафедри «Станції та вузли»,
Вернигора Р. В., к. т. н., доцент, декан факультету «Управління процесами перевезень»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна

ПРОБЛЕМИ ДОСТУПУ ДО МАГІСТРАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НЕЗАЛЕЖНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ

Євроінтеграційні процеси стали невід'ємними реаліями сьогодення України. Вони передбачають системні зміни вітчизняного законодавства й адаптацію законодавства України в галузі транспорту до законодавства ЄС, а це є пріоритетним завданням. Тому дослідження питань, які стосуються нормативної бази Європейського Союзу, що регулюють діяльність залізничного транспорту, на сьогодні є актуальними для України.

Міністерством інфраструктури України розроблено проект Закону «Про залізничний транспорт», одним із принципів якого є перехід на Європейські принципи організації ринку залізничних перевезень. Характерною особливістю залізничної галузі України є те, що організація її роботи не зазнала суттєвих змін із часів Радянського Союзу і не відповідає сучасному стану економіки України. Галузь є інвестиційно непривабливою, з характерним для неї критичним зносом основних засобів. Найбільш загрозливою ситуація є в локомотивному господарстві. Ступінь зносу електровозів становить 91%, а тепловозів — 99,5%. Розподіл локомотивів за роками випуску згідно з даними [1] наведено на рисунку.

У цих умовах актуальним завданням для залізничної галузі України є розуміння того, які можливості створить новий Закон для вирішення внутрішніх проблем вітчизняних залізниць.

Перш за все важливим є розуміння потреб у реформуванні залізничного ринку ЄС. Залізнична транспортна система країн Європейського Союзу переважно була створена в кінці XIX – на початку XX ст., коли залізничний транспорт посідав домінуюче положення на ринку наземних перевезень, і розвивалася в умовах існування окремих держав. Однак із розвитком автомобільного та авіаційного транспорту залізниці почали стрімко втрачати вантажо- та пасажиропотоки. Ринок залізничних перевезень ЄС у сучасному вигляді сформувався в результаті реформування, що розпочалося з 90-х рр. XX ст. згідно з Директивою 91/440, яка була першою із так званих директив «Залізничних пакетів». Сьогодні в більшості країн ЄС реалізовано принцип повного або часткового вертикального розділення діяльності з управління інфраструктурою та виконання перевезень. Таке рішення, по-перше, дозволяє впроваджувати ринкові механізми у частині сектора ринку перевезень, по-друге, зняти обме-

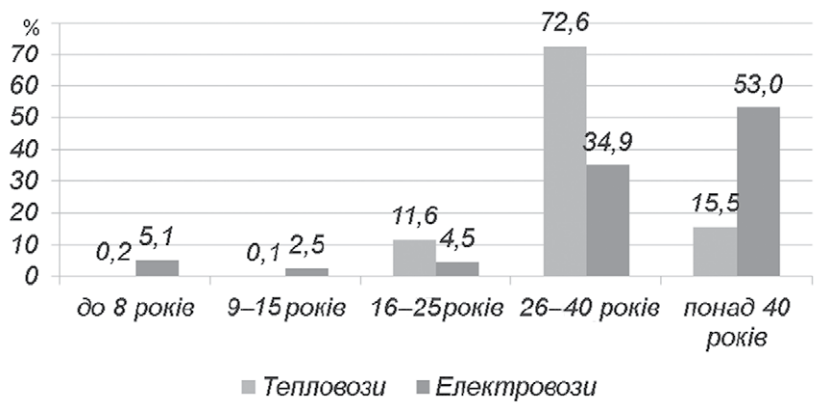

Рис. Стан локомотивів Укрзалізниці за роками

ження, що створюють державні кордони для здійснення перевезень.

При повному вертикальному розділенні має місце правове, організаційне та інституційне розділення видів діяльності, коли компанія, що володіє інфраструктурою, надає послуги всім перевізникам на підставі контрактів. Прикладами країн, де реалізовано принцип повного розділення діяльності з управління інфраструктурою та перевезень, є Великобританія, Іспанія, Польща, Естонія та ін. При частковому вертикальному розділенні компанія (холдинг), що володіє інфраструктурою, має підрозділи, які займаються перевізною діяльністю, або інфраструктура передається в оперативне управління одному з перевізників. До таких країн належать Германія, Франція, Литва, Латвія та ін. Також необхідно зазначити, що в переважній частині країн магістральна інфраструктура залізничного транспорту знаходиться в державній власності. У той же час, ринок залізничних перевезень у ЄС є відкритим. Будь-який перевізник, що має відповідну ліцензію та сертифікат безпеки, має право доступу до інфраструктури залізниць загального користування ЄС як у країнах, де реалізовано повне вертикальне розділення ринку перевезень, так і в країнах, де реалізовано принцип його часткового вертикального розділення. Показовим є досвід реформування залізниць країн Балтії. Литва та Латвія, що мають залізниці середньої протяжності, реалізували принцип часткового розділення, і фактично їх залізниці працюють у попередньому режимі, а можливість доступу до залізничної інфраструктури ніхто не використовує. Естонія має невелику протяжність залізниці й реалізувала принцип повного розділення. Інфраструктура естонських залізниць використовується російськими перевізниками при доставці вантажів у порти. У цілому в ЄС реформи дали поштовх розвитку пасажирських перевезень, але не суттєво вплинули на стан справ у вантажному русі.

Аналіз умов функціонування вітчизняних залізниць показує, що в них є суттєві відмінності від роботи залізниць ЄС.

Перевезення вантажів в Україні є прибутковим. Зараз у країні сформувалася сировинна експортно-орієнтована економіка. Її функціонування пов'язане з переміщенням значної кількості дешевих вантажів на великі відстані. У цих умовах залізниці займають монопольне становище на ринку вантажних перевезень і забезпечують близько 82,8% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту). У цілому, залізниці формально є прибутковими й забезпечують надходження до бюджетів усіх рівнів та державних цільових фондів понад 12 млрд грн.

Залізнична транспортна система України є єдиною. На території нашої держави діють єдині вимоги щодо інфраструктури та рухомого складу. Технічне забезпечення та технології залізниць України сформовані за умов централізованого управління перевезеннями. Організація вантажних вагонопотоків здійснюється згідно з єдиним планом формування, що забезпечує більш високі показники використання інфраструктури та рухомого складу залізниць і, відповідно, меншу собівартість перевезень.

Конкурентоспроможність вітчизняних сировинних товарів визначається в основному їх вартістю, у тому числі й логістичними витратами, пов'язаними з функціонуванням залізничної транспортної системи. Стримування зростання вартості послуг залізничного транспорту виконується шляхом державного регулювання тарифів на залізничні перевезення і досягається за рахунок обмеження витрат на оновлення матеріально-технічної бази. Так, залишається невиконаною Програма оновлення локомотивного парку залізниць України на 2012–2016 рр., що передбачала закупівлю 509 локомотивів на суму $3,58 млрд. У зв'язку з цим основною загрозою для втрати ринків Укрзалізницею є не перехід вантажопотоків на конкурентні види транспорту, а дефіцит рухомого складу для їх перевезення.

На сьогодні Україна практично не має власного виробництва магістральних локомотивів. ПАТ «Луганськтепловоз» належить ЗАТ «Трансмашхолдинг» (Росія) і знаходиться на окупованій території. НВК «Електровозобудування» свого часу було виготовлено 40 локомотивів ДЕ1 та 18 локомотивів ДС3, але у 2008 році виробництво магістральних локомотивів на підприємстві було припинено. У зв'язку з цим економіка України повинна або виділити кошти на розвиток власного локомотивобудування, або закупити імпортні локомотиви.

Тож чи може розділення ринку перевезень на домінуючий сектор оперування магістральною залізничною інфраструктурою та конкурентний сектор перевезень згідно з положеннями Директив Європейського Союзу забезпечити надходження приватних інвестицій для оновлення локомотивного парку?

Забезпечення недискримінаційного доступу перевізників до магістральної інфраструктури пов'язане з цілою низкою проблем законодавчого, організаційного, економічного, технологічного та ін. характерів. Вирішення цих проблем у найближчій перспективі навряд чи є можливим. Наприклад, законодавство Російської Федерації уже 12 років передбачає доступ до магістральної інфраструктури незалежних перевізників, але ці можливості до цих пір не реалізовані.

Однак частину питань, що пов'язані з роботою незалежних перевізників, можна вирішити вже сьогодні [2]. Одним із таких питань є доступ до магістральної інфраструктури приватних локомотивів. Слід зазначити, що навіть чинна нормативна база дозволяє здійснювати перевезення приватними локомотивами на магістральній мережі. Так, п. 9.12 Правил технічної експлуатації залізниць України допускає вихід локомотивів відомств, підприємств та організацій на колії загальної мережі залізниць, а п. 20.1 «Збірника тарифів» дозволяє тарифікувати такі перевезення.

Сьогодні мають місце поодинокі випадки використання цієї можливості. Так, перевезення здійснюються ПАТ «Волинь-цемент» між станціями Кривин та Здолбунів (38 км), ДП «Червоноградвантажтранс» між станціями Червоноград, Гірник та Соснівка (6–14 км), ПАО «Укрграфіт» між станціями ім. Анатолія Алімова та Запоріжжя-Ліве (10 км). Усі перевезення є технологічними, виконуються тепловозами та здійснюються на ділянках з невеликими обсягами руху.

Можливість широкого використання приватної локомотивної тяги на магістральному залізничному транспорті в межах України стримує не застарілий Закон «Про залізничний транспорт», а такі проблеми нормативного характеру:

- відсутність правил, що регулюють порядок та умови перевезень залізничним транспортом загального користування вантажів у поїздах з локомотивами, які не належать залізниці;
- відсутність технології, що забезпечує узгодженість, стійкість

і безпечність роботи залізничного транспорту як єдиного комплексу в умовах експлуатації власних локомотивів для виконання перевезень вантажів магістральною мережею.

Питання нормативного визначення порядку та умов перевезень залізничним транспортом загального користування вантажів із локомотивами, що не належать залізницям, повинні бути визначені у «Правилах перевезення вантажів» як «Правила перевезення вантажів у поїздах з власними (орендованими) локомотивами». Ці правила мають бути розроблені Міністерством інфраструктури.

Нормативне забезпечення узгодженості, стійкості й безпеки роботи залізничного транспорту як єдиного технологічного комплексу в умовах експлуатації власних локомотивів при виконанні перевезень на магістральних лініях загальної мережі повинно реалізовуватися за рахунок розробки «Порядку обігу власних (орендованих) локомотивів на мережі залізниць загального користування» і «Технології перевезення вантажів в поїздах з власними (орендованими) локомотивами» для окремих напрямків.

Іншою проблемою є складність економічного обгрунтування придбання магістральних локомотивів для підприємств. Вартість нового магістрального локомотива становить $5–8 млн і, в умовах відсутності вітчизняного виробництва, за останні роки досягла 115–184 млн грн. Термін їх окупності порівняно з послугами локомотивної тяги Укрзалізниці складає 15–20 років за умови стабільності вітчизняної валюти. У зв'язку з цим єдиним можливим варіантом формування приватних операторів локомотивної тяги є придбання ними локомотивів, що були в експлуатації. Джерелом цих локомотивів може бути реалізація частини несправного парку Укрзалізниці з умовою його капітального ремонту.

Обмеженням для входу на ринок приватної локомотивної тяги є досить висока вартість локомотивів. Приватні локомотиви можуть дозволити собі підприємства, які утворюють або погашають стійкі вагонопотоки [3]. При цьому, як правило, ефективними є варіанти щодо формування і погашення поїздопотоків на коліях незагального користування. Ураховуючи те, що основна частина вартості залізничних перевезень пов'язана з наданням послуг інфраструктури, а також те, що магістральні локомотиви підприємств на початковому етапі будуть використовувати бригади й локомотивну інфраструктуру Укрзалізниці, у сучасних умовах допуск приватних локомотивів не призведе до суттєвої втрати нею доходів.

Таким чином, сьогодні обмеженням для появи приватних локомотивів на магістральному залізничному транспорті не є застарілість вітчизняного законодавства. Вирішення проблеми може бути досягнуто навіть зараз і в існуючому законодавчому полі. Допуск на магістральну інфраструктуру власних локомотивів дозволить відпрацювати відповідну технологію і дасть можливість сформуватися на базі операторів локомотивної тяги незалежним вітчизняним перевізникам, які будуть конкурентоспроможними після відкриття сегмента ринку перевізної діяльності відповідно до вимог законодавства Європейського Союзу.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. *Транспорт і зв'язок України — 2014 : Статистичний збірник. — К. : Державна служба статистики, 2015. — 204 с.*
2. *Козаченко Д. Н. Перспективы использования частной локомотивной тяги на магистральном железнодорожном транспорте Украины / Д. Н. Козаченко, Р. В. Вернигора, Н. И. Березовый // Українські залізниці. — 2013. — № 1. — С. 50–55.*
3. *Березовый Н. И. Перевозка металлургической продукции кольцевыми маршрутами по расписанию с использованием частных локомотивов / Н. И. Березовый // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. — 2014. — № 3 (68). — Том 2. — С. 51–55.*

Локомотив
Отримано 22.12.2015

НОВИНИ

STADLER ПОЧАВ ВИРОБНИЦТВО ПОЇЗДІВ GIRUNO

На замовлення SBB компанія Stadler почала виробництво нових швидкісних поїздів Giruno, які стануть конкурентами Pendolino. Про це заявив генеральний директор компанії Stadler Rail Group Петро Шпулер в інтерв'ю польському виданню Forsal.

«Виробництво поїздів почалося на наших заводах Stadler Bussnang AG у Швейцарії. Перший поїзд ми представимо у вересні цього року під час виставки InnoTrans в Берліні. Випробування розпочнуться у 2017 році, а у 2019 році всі 29 замовлених складів возитимуть пасажирів», — відзначив Шпулер.

Потяги Stadler EC250 Giruno виробляються на замовлення швейцарського залізничного оператора SBB. Назва походить від ретороманського слова, що в перекладі означає канюк (хижий птах із роду яструбиних). Потяги замінять застарілі ETR 470 Pendolino, що курсують на трансальпійських маршрутах, а саме: між Базелем / Цюріхом та Міланом.

У травні 2014 році Stadler виграв тендер на поставку 29 швидкісних поїздів загальною вартістю $1,1 млрд. Поїзд Giruno здатний розвивати швидкість до 250 км/год та перевозити до 400 пасажирів. Нові склади будуть сертифіковані для роботи в Швейцарії, Австрії, Італії та Німеччини.

За матеріалами http://forsal.pl