

Анотація. В статті подняты вопросы о нецелесообразности реорганизации работы железнодорожного транспорта в условиях внедрения скоростных и высокоскоростных железнодорожных пассажирских перевозок, которая требует разделения грузового и пассажирского видов движения, что в свою очередь повлечет перераспределение постоянных затрат и отразится на увеличении тарифов на все виды перевозок.

Ключевые слова: постоянные затраты, перераспределение постоянных затрат, разделение пассажирского и грузового движения, скоростные и высокоскоростные железнодорожные пассажирские перевозки.

Summary. In article questions on inexpediency of reorganization of work of a railway transportation in the conditions of introduction of speed and high-speed railway passenger transportations which demands division of freight and passenger kinds of movement are brought up that in turn will entail redistribution of constant expenses and will be reflected in increase in tariffs at all kinds of transportations.

Keywords: constant expenses, redistribution of constant expenses, division of passenger and freight movement, speed and high-speed railway passenger transportations.

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Колесников О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*

УДК 338.47:656.22

ВИКОРИСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ДІЛЯНОК З МАЛИМИ ОБСЯГАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРОВІДНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Зоріна О.І., к.т.н., доцент (УкрДАЗТ)

У статті розглянуто світовий досвід функціонування залізничних ділянок залізниць. Визначено шляхи підвищення ефективності використання залізничних ділянок у провідних країнах світу.

Ключові слова: ефективність, залізниця, залізничний транспорт, малодіяльна ділянка залізниці.

Постановка проблеми та її зв'язки з науковими та практичними завданнями. Залізничний транспорт України як важливіша інфраструктурна галузь економіки відіграє значну роль в розвитку ринкових перетворень в країні. Він забезпечує основні транспортно-економічні зв'язки на міждержавному, міжрегіональному, міжгалузевому та внутрішньогалузевому рівнях, тому цілком зрозуміло, що від стабільної ефективної роботи залізничної галузі великою мірою залежить подальший розвиток економічних відносин між різними суб'єктами господарювання. При цьому фінансовий стан залізниці багато в чому залежить від ефективності функціонування окремих ділянок.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з проблемою функціонування малодіяльних ділянок залізниць досліджувались у роботах Ю.С.Бараша, П.А.Смаглій [1], Д.Г.Ейтутіса [2], В.І.Пасічника [3]. Проте, на сьогодні не існує програми щодо шляхів підвищення ефективності роботи

малодіяльних ділянок і станцій. Малодослідженими залишаються питання вивчення світового досвіду їх функціонування.

Метою статті є аналіз світового досвіду функціонування залізниць та так званих «малодіяльних» ділянок, виробка концепції виводу таких ділянок з кризового стану.

Виклад основного матеріалу дослідження. Проблема підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок залізничного транспорту є актуальною не тільки для країн з перехідною економікою, а й для багатьох розвинутих країн. Це пояснюється тим, що малодіяльні ділянки розташовані, як правило, в регіонах, де рівень економічного розвитку нижче, ніж його середнє значення в цілому в державі.

У Північній Америці, зокрема у Сполучених Штатах Америки, усі залізниці поділено на класи за рівнем рентабельності по відношенню одна до одної. Так, до першого класу за визначенням Асоціації американських залізниць відносяться вантажні залізничні

компанії з доходами, що перевищують 272 млн. дол. на рік. У 2003 р. таких компаній нараховувалося сім: Burlington Northern & Santa Fe, CSX Transportation, Canadian National, Kansas City Southern, Norfolk Southern, Canadian Pacific та Union Pacific. Вони володіють 70% ліній мережі залізниць у США, експлуатуючи 160,8 тис. км із загальних 228,4 тис. км.

Одним із шляхів по зменшенню витрат для залізниць першого класу є концентрація перевезень у кількох коридорах, закриття дублюючих напрямків та продаж другорядних ліній більш дрібним операторам. Так, продаж провадила Burlington Northern & Santa Fe, CSX Transportation за 2004 рік продала та здала в оренду близько 1900 км шляху. На Norfolk Southern також відбулося скорочення мережі за рахунок дублюючих чи паралельних ліній. Разом з тим для нарощування провізної здатності не практикується відновлення експлуатації деяких ліній та вибрана тактика точкових заходів з ліквідації вузьких місць у принципово важливих коридорах вантажних перевезень.

Отже, у Північній Америці замість малодіяльних ліній, що раніше належали великим залізничним системам, почали функціонувати 365 нових малих залізниць. Щорічний валовий дохід цих ліній досяг 9 млрд. дол., тобто близько 9 % загального доходу галузі. Малі залізниці нині складають 26% загальної довжини шляхів в галузі.

Асоціація американських залізниць розробила програму, яка передбачає ліквідацію системи фінансування заходів щодо підтримки коротких залізничних ліній (віток) та проведення переговорів з великими залізницями з питань взаємообміну, тарифної політики, відносно забезпечення рухомим складом і підвищення рівня обслуговування. Основною метою партнерства малих залізниць з Асоціацією американських залізниць полягає в отриманні доступу на товарний ринок, а також в забезпеченні можливості пропонувати конкурентоспроможні тарифи, для того щоб вдало працювати на цьому ринку [4].

Що ж стосується малодіяльних ділянок, то залізничники Північної Америки визначають їх як ділянки із малими розмірами руху і низькою рентабельністю відносно інших ділянок. Вони вирішили проблему збиткового транспортного обслуговування малодіяльних ділянок таким чином: всі мало- та нерентабельні лінії було майже безкоштовно продано третім особам, що підтримують інфраструктуру в робочому стані, займаються доставкою вантажів у конкретні пункти призначення. Ці приватні компанії незважаючи на відносно невеликі обсяги перевезень підвищили рентабельність завдяки спрощеним методам організації експлуатаційної роботи,

гнучкості використання персоналу і мають достатню конкурентно здатність по відношенню до автомобільного транспорту. На даний момент продаж малих залізничних ліній продовжується. Також здійснюється здача ділянок в оренду, існують державні програми реорганізації перевезень на малодіяльних ділянках. В окремих випадках проводиться закриття нерентабельних ділянок залізниць, альтернативою яким вважається перетворення малодіяльних ділянок в самостійні другорядні залізниці.

Так, у Канаді у другій половині 90-х років XX ст. відбувалася повсякчасна передача збиткових ліній новим незалежним операторам. За даними Асоціації залізниць Канади, на 1 км ліній, де припинено обслуговування, приходиться 6 км, що були передані новим операторам, - це 7200 км за 3 роки [6].

В Південній Америці малі залізниці діють в Бразилії (Ferrovia Tereza Cristina – довжина 160 км, об'єм перевезень 2 млн. т за рік) та Аргентині (декілька мереж довжиною від 100 до 200 км виконують субсидовані державою перевезення пасажирів) [4].

Національні залізниці Мексики (FNM) оголосили про розпродаж концесій на право експлуатації п'яти малих залізничних маршрутів, доля яких в мережі FNM складає 5%. На протязі цього ж року FNM вклала 17,9 млн. дол. в розвиток інфраструктури. Шість концесій вже надані залізницям [5].

На даний час залізниці Великобританії орієнтовані на задоволення зростаючого попиту на транспортні послуги при постійному підвищенні якісного рівня наданого обслуговування. Ефективність роботи британських залізниць визначається їхньою доходністю. Кожна залізниця намагається, безумовно, збільшити провізну здатність, що є можливим тільки за рахунок великомасштабних проектів.

Тому існує кілька варіантів розвитку інфраструктури британських залізниць, як то:

1) реконструкція інфраструктури для підвищення швидкості руху, особливо там, де діють обмеження руху;

2) реконструкція пасажирських станцій з подовженням посадочних платформ для приймання поїздів більшої довжини та адекватною організацією шляхів переміщення пасажирів на станціях, включаючи сходи та переходи;

3) модернізація систем сигналізації та зв'язку, що дозволить зменшити між поїзні інтервали та оптимізувати використання наявної інфраструктури, а також забезпечити можливість обертання поїздів максимальної довжини з максимальною швидкістю.

Залізниці здатні забезпечити велику мобільність населення, тому галузь розглядає

нові підходи, включаючи передислокацію станцій при переміщенні центрів ділової активності. Іншою перспективною сферою використання залізниць Великої Британії пов'язана з обслуговуванням аеропортів чи навіть витісненням повітряного транспорту в місцевих сполученнях.

Також важливою частиною інтегрованої транспортної системи є міський рейковий транспорт. Припинення експлуатації міських залізниць виправдовується тільки там, де вони заважають реалізації регіональних планів розвитку, ведуть до негативних соціальних та економічних наслідків та не вирішують проблеми перевантаженості міських вулиць.

У Швеції збиткові лінії з малими розмірами руху («збиткова мережа») реорганізують у шосейні дороги для руху автобусів. У зв'язку з цим Шведські залізниці здійснюють автобусні перевезення частково під власним керівництвом, а частково через дочірні підприємства [7].

Також, на таких ділянках використовується спрощена система диспетчерської централізації, яка забезпечує безпеку руху і в той же час не потребує великих витрат. На малодіяльних лініях Шведських залізниць, на скільки дозволяють їх фінансові можливості, йде оновлення локомотивного та вагонного парків, покращується якість шляху, щоб залізничні перевезення можливо було порівняти з перевезеннями по автомобільним шляхам. Важливим кроком з фінансової точки зору було розділення мережі Шведських залізниць на діяльну і малодіяльну (збиткову), де збитки повинні були покриватися державою.

Таким чином, шведські залізничники пропонують розробити план реорганізації перевезень на малодіяльних лініях, а доки повинні виплачуватись компенсації в об'ємах

збитків, які потерпіла залізниця від діяльності на цих лініях.

Висновки даного дослідження. Отже, проблема малодіяльних ділянок є актуальною не лише для українських залізничників, але і для залізниць багатьох країн світу. Таким чином, використавши світовий досвід роботи малорентабельних ділянок на українських залізницях можна говорити про можливість підвищення ефективності їх функціонування.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Бараш Ю.С., Смаглий П.А. Экономическое обоснование закрытия малодетальных участков железной дороги // Залізничний транспорт України. – 2000. - № 4. – С. 34 – 35.
2. Ейтутіс Д.Г. Порядок визначення ефективності роботи тупикових станцій малодіяльних ділянок // Залізничний транспорт України. – 2007. - № 5. – С. 93 – 94.
3. Пасічник В.І. Проблеми функціонування малодіяльних ділянок залізниць в Україні // Залізничний транспорт України. – 2002. - № 4. – С. 10 – 12.
4. Лофтус У. Малые железные дороги США на пороге нового тысячелетия // Залізничний транспорт України. – 2000. - № 2. – С. 44 – 45.
5. Распродажа малых мексиканских линий // Залізничний транспорт України. – 2001. - № 2. – С. 37.
6. Итоги дерегулирования железнодорожного транспорта Канады // Железные дороги мира. – 2000. - № 5. – С. 35 - 36.
7. Шведские государственные железные дороги в условиях конкуренции // Железные дороги мира. – 2003. - № 3. – С. 20 - 22.

Аннотація. В статті розглядається світовий досвід функціонування залізничних ділянок залізничної дороги. Визначені шляхи підвищення ефективності використання залізничних ділянок в провідних країнах світу.

Ключевые слова: ефективність, залізнична дорога, залізничний транспорт, малодіяльний ділянок залізничної дороги.

Summary. The present work is concerned with problems of ineffective railway lines and methods to solve them. It has analysed the world experience in solving such kind of issues. It has been proposed possible ways to increase the operational efficiency for ineffective lines.

Keywords: efficiency, railway, railway transport, area of railway which is small used.

*Рецензент д.т.н., професор Калабухін Ю.Є.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Боровик Ю.Т.*