КИРИЛЕНКО
Оксана Миколаївна
ons@ua.fm

УДК 656.3

ОСНОВНІ НАПРЯМИ РЕФОРМУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ У СФЕРІ МАЛОДІЯЛЬНИХ ДІЛЯНОК

THE MAIN DIRECTIONS OF REFORMING THE RAILWAY INDUSTRY IN THE FIELD OF LOW-TRAFFIC LINES

к.е.н., доцент кафедри менеджменту ЗЕДП, Національний авіаційний університет

У статті визначені основні напрямки розвитку малодіяльних ділянок залізничного транспорту України та розроблені рекомендацій щодо їхньої подальшої долі з урахуванням досвіду зарубіжних країн в умовах реформування галузі.

В статье определены основные направления развития малодеятельных участков железнодорожного транспорта Украины и разработаны рекомендации относительно их дальнейшей судьбы с учетом опыта зарубежных стран в условиях реформирования отрасли.

There have been defined the main directions of development low-traffic lines of railway transport of Ukraine and developed recommendations regarding their future based on the experience of foreign countries in terms of reforming the industry.

Ключові слова: *малодіяльна ділянка, реформування транспортної галузі, малі залізниці*

Ключевые слова: *малодеятельный участок, реформирование транспортной отрасли, малые железные дороги*

Keywords: *low-traffic lines, reforming the transport sector, small railway*

ВСТУП

Питання реформування залізничного транспорту розглядається вже два десятиліття. Погіршення стану основних фондів, рівень зносу яких досяг 90%, запровадження ринкових умов діяльності – все це вимагає масштабної реструктуризації галузі. Основи реформування залізничного транспорту були закладені в «Державну цільову програму реформування залізничного транспорту (2010-2019 рр.)», схваленій Кабінетом Міністрів України від 16 грудня 2009 року № 1390. Метою Програми є створення нової організаційно-правової та економічної моделі управління залізничним транспортом, розвиток конкурентного середовища на ринку залізничних послуг, підвищення ефективності його функціонування [1].

МЕТОЮ написання **СТАТТІ** є систематизація ідей та розроблення рекомендацій щодо подальшої долі малодіяльних ділянок залізничного транспорту в умовах реформування галузі.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Проблеми, пов’язані з визначенням напрямів підвищення ефективності функціонування малодіяльних ділянок залізниць за умов реформування галузі досліджувалися в роботах Бараша Ю.С., Зоріної О.І., Кулаєва Ю.В, Ейтутіса Д.Р., Козаченка Д., Верлана А., Кутателадзе О.

РЕЗУЛЬТАТИ

Дану модель реформування малодіяльних дільниць залізничного транспорту можна представити у вигляді рис. 1.

В результаті проведених наукових досліджень та узагальнень для більш детального обґрунтування питання функціонування малодіяльних дільниць у майбутньому нами пропонується, виділити в Державній програмі реформування залізниць окремий розділ «Економіка, організація і управління малодіяльними лініями залізниць України». В даному розділі пропонуємо звернути особливу увагу та врахувати наступні складові реформування:

1) на підставі комплексного обстеження малодіяльних дільниць залізничного комплексу України вважаємо, що потрібно розробити Методику вибору оптимального варіанту організації вантажних та пасажирських перевезень на основі організаційно-економічного механізму забезпечення ефективності функціонування малодіяльних дільниць в умовах реформування галузі і внести її в нову «Державну цільову програму реформування залізничного транспорту України». Дана методика дозволить організувати пасажирське та вантажне сполучення найбільш оптимальним способом – з найменшими витратами для залізниць і задоволенням потреб клієнтів в перевезеннях [2].

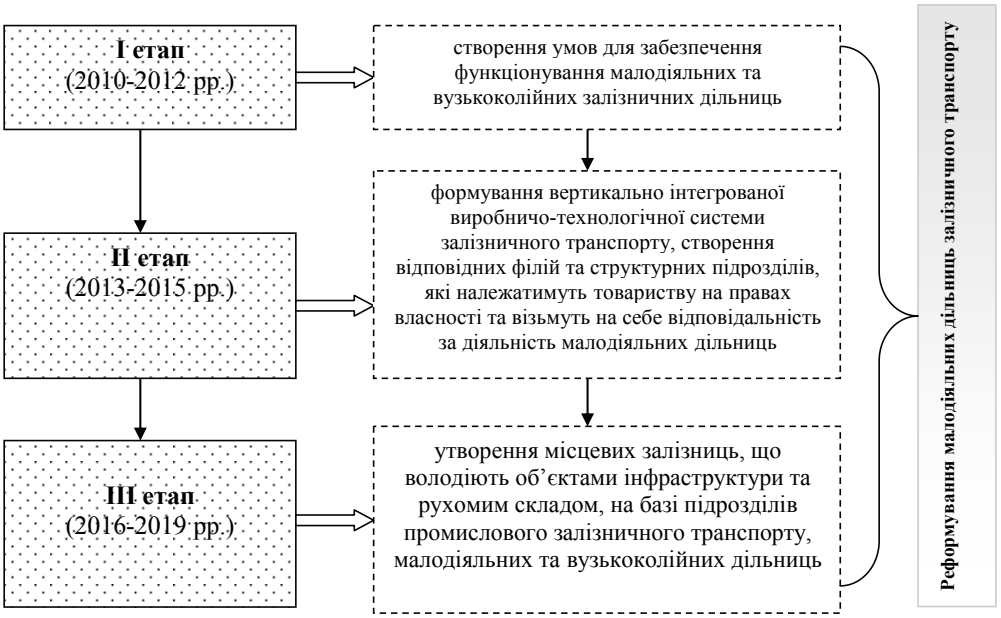

Рис. 1. Модель реформування малодіяльних дільниць залізничного транспорту

Методика вибору оптимального варіанту організації пасажирського та вантажного сполучення повинна бути розроблена на основі комплексного аналізу всієї мережі залізниць. Також необхідно дослідити транспортний ринок, проаналізувати сильні і слабкі сторони конкурентів, оцінити пасажиропотік, сегментувати пункти зупинки та чітко окреслити потреби клієнтів послуг залізничного транспорту і самої галузі. Клієнти залізничного транспорту не повинні оплачувати тарифи і податки за державну власність, яку держава не може ефективно використовувати. Одночасно, залізницям потрібно сприяти передачі відповідальності за малодіяльну інфраструктуру тим суб'єктам процесу перевезень, які є її користувачами;

2) змінити нормативи в Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України щодо кількості пар вантажних та пасажирських поїздів в понятті «малодіяльна ділянка» з 8 пар на добу на більш вищі критерії. Оскільки дані технічні нормативи є застарілими і були розраховані на інші потреби в обсягах перевезень залізничним транспортом;

3) розробити методику розрахунку собівартості та тарифних ставок на малодіяльних дільницях. Оскільки, на сьогоднішній день, розрахунок собівартості здійснюють по загальній мережі залізниць, при цьому враховуючи всі експлуатаційні витрати, не виділяючи малодіяльні лінії і витрати, які віднесені на них.

4) закріпити питання модернізації інфраструктури та рухомого складу., враховуючи мало діяльні ділянки. Для цього необхідно зосередити зусилля на трьох напрямках оптимізації використання залізничних колій. Перш за все, це стосується зниження вантажонапруженості за деякими напрямками. Для цього потрібна добудова шляхів на Придніпровській та Одеській залізницях, а також оптимізація довжини шляхів на Львівській магістралі. Можливо, на деяких магістральних ділянках таких залізниць здійснити перерозподіл вантажопотоків з залученням малодіяльних дільниць і передати на них частину вантажообігу. Це можливо здійснити, якщо дозволятимуть технічні та експлуатаційні характеристики мало діяльної дільниці та якщо умови перевезення вантажу для вантажовідправника та вантажоотримувача не зміняться.

Друге поле для діяльності - оптимізація «вузьких» місць. Пріоритетом для неї мають стати 2 тис. 300 км цих місць, які забезпечують перевезення понад 80 млрд т-км вантажів (~35 % від загального вантажообігу залізниць).

Третій напрямок оптимізації - поступове виведення частини малодіяльних дільниць з експлуатації із потенційним заміщенням сталевих магістралей іншими видами транспорту (рис. 2) [3].

При цьому сукупні інвестиції на всі ці цілі сягнуть 56 млрд грн. В ПАТ «Укрзалізниця» небезпідставно розраховують на залучення фінансування проектів з оптимізації інфраструктури потужними міжнародними фінансовими інституціями. Насамперед Європейським банком реконструкції та розвитку, Світовим банком, Європейським інвестиційним банком.

5) дослідження можливостей застосування нових видів рухомого складу для перевезення пасажирів, з можливим запуском на малодіяльних дільницях рейкових автобусів. Необхідно визначити оптимальні варіанти впровадження сучасного рухомого складу, що може замінити існуючий для забезпечення пасажирських перевезень на малодіяльних ділянках ПАТ «Укрзалізниця». Як показують останні роботи в галузі розробки та постачання спеціалізованого пасажирського тягового рухомого складу, в Західній Європі на даний час розроблено та впроваджується велика кількість маломодульного рухомого складу: дизель-поїзди з малою кількістю вагонів, автомотриси та рейкові автобуси.

6) для покращення організаційно-економічних методів забезпечення ефективності використання

ділянок залізниць з малими обсягами робіт можна здійснити впровадження автоматизованих систем – автоматизації процесів збору та надання інформації про поїзне положення на регіоні управління;

7) постійний моніторинг здійснення розрахунків коефіцієнтів завантаження залізничних дільниць України на період до 2020 року, в тому числі і малодіяльних. Розрахунок коефіцієнту завантаження залізничних дільниць визначається методом співвідношення кількості вантажних поїздів до пропускної спроможності дільниці.

8) створити окремі малі залізниці, визначити їхню структуру, принципи та нормативно-правові засади їхньої діяльності, які будуть займатися тільки малодіяльними ділянками залізничного транспорту.

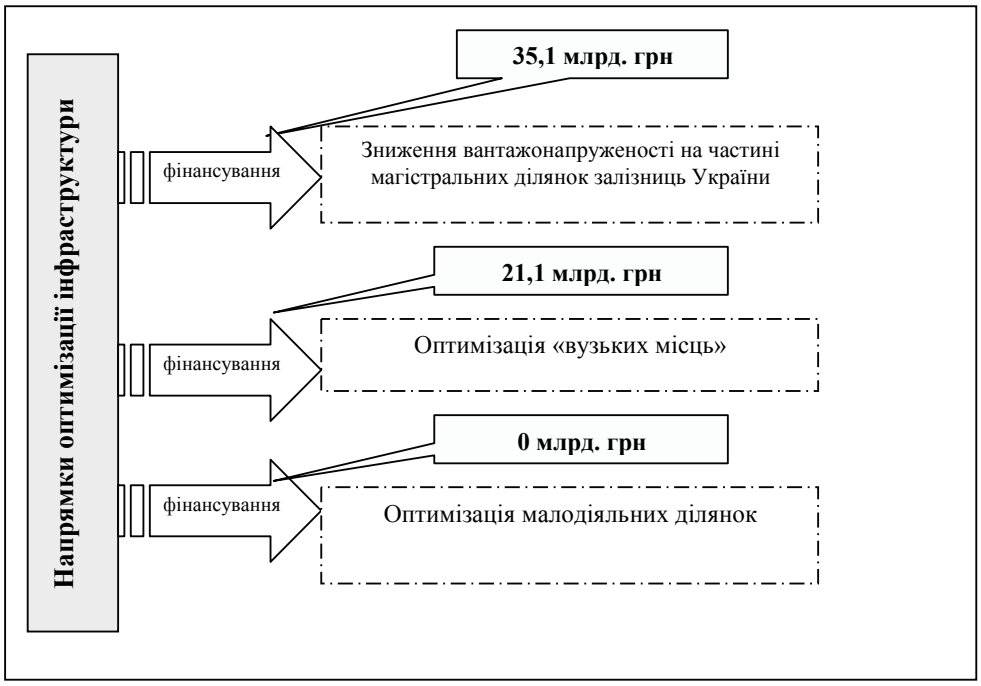

Рис. 2. Напрямки реформування залізничної інфраструктури

Науковцем Козаченко Д. [3] висунута слушна пропозиція, що остаточне рішення про переведення залізничних ділянок у малодіяльні повинно бути передано судовій гілці влади, так як виконавча влада не має жодних стимулів до вирішення даної проблеми на користь галузі.

ВИСНОВКИ

У зв’язку з цим надзвичайно актуальною є проблема наукового обгрунтування проведення реформування галузі залізничного транспорту України, яке полягає у створенні теоретичного та методологічного підходів щодо етапів проведення, джерел, розмірів і механізмів, а можливо і математичного моделювання щодо прийняття найбільш оптимального варіанту, що дозволить досягти значного підвищення ефективності функціонування малодіяльних дільниць з мінімально можливими витратами стосовно його здійснення.

Список використаних джерел

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP091390.html.

2. Сич Є.М., Кириленко О.М. Аспекти організації руху на малодіяльних ділянках залізниць. Сучасні проблеми економіки: Тези доповідей III Міжнар. наук.- практ. конф. – Київ: НАУ, 2012 . – С. 3-4.

3. Козаченко Д. Реформы на запасном пути [Електронний ресурс] // Режим доступу: http://www.golos.com.ua/rus/article/260179