

Г. І. ПЕРЕСТА, О. О. МАЗУРЕНКО, М. І. МУЗИКІН (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

ОСНОВНІ ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Розглянуто можливі шляхи розвитку вантажних перевезень залізничного транспорту України. Визначено основні задачі, які необхідно вирішити при реалізації кожного з можливих напрямків.

Ключові слова: комбіновані перевезення, транзитний потенціал, підвищення конкурентоспроможності, вагонопоток, залізничний напрямок.

Рассмотрены возможные пути развития грузовых перевозок железнодорожного транспорта Украины. Определены основные задачи, которые необходимо решить при реализации каждого из возможных направлений.

Ключевые слова: комбинированные перевозки, транзитный потенциал, увеличение конкурентоспособности, вагонопоток, железнодорожное направление.

Possible ways of development of freight traffic of a railway transportation of Ukraine are considered. The primary goals which are necessary for solving at realization of each of possible directions are defined.

Key words: combined transport, transit potential, increase competitiveness, wagonflows, railway direction.

Вступ

Членство України в міжнародних транспортних організаціях та структурах, ратифікація деяких міжнародних угод та конвенцій стали першим кроком на шляху інтеграції транспортно-дорожнього комплексу нашої країни в міжнародну транспортну систему. Цьому також сприяє географічне положення України на перехресті шляхів з Європою та Азією, з Півдня на Північ на фоні перевантажених та перенапружених європейських транспортних вузлів (наша країна отримала найвищий коефіцієнт транзитності).

Україна до 2008 року займала перше місце в світі за питомим обсягом залізничних вантажних перевезень, друге – за відправленням вантажів, третє – за обсягом транспортної роботи серед десяти країн світу з найбільш розвиненим залізничним транспортом.

Постійним конкурентом залізничного транспорту є автомобільний. Його основні переваги – маневреність, можливість доставки вантажу практично в будь-яке місце за принципом «від дверей до дверей», висока швидкість доставки.

Останніми роками конкуренція між залізничним та автомобільним транспортом загострилася, що вимагає провадження маркетингової політики на залізничному транспорті, спрямованої на більш повне забезпечення потреб клієнта [1-3].

Зараз розвиток транспортної системи, особливо залізничного транспорту, має ключове значення. В умовах реформування економіки України, широкого включення її в систему світових господарських зв'язків необхідно вирішувати складні проблеми адаптації залізничного транспорту до роботи в умовах ринкових відносин та забезпечення зростаючих вимог до якості та ефективності транспортних послуг.

Постановка задачі

Мета цієї статті – розглянути можливі напрямки підвищення конкурентоспроможності вантажних перевезень на залізничному транспорті. Визначити задачі, які необхідно вирішити для реалізації кожного з можливих напрямків.

Результати досліджень

В сучасних умовах господарювання під впливом вимог міжнародної транспортної системи та існуючої системи перевезень в Україні спостерігаються корінні зміни в експлуатаційно-технологічній діяльності. Вони реалізуються внаслідок розв'язання наступних питань:

- максимальне зниження собівартості перевезень;
- переоцінка вибору критеріїв підходу до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників до фінансово – економічних;

- забезпечення необхідної швидкості руху транспорту, доставки вантажів;
- забезпечення схоронності вантажів під час перевезення;
- дотримання графіку руху поїздів;
- підвищення якості послуг на транспорті.

Можна зазначити декілька можливих напрямків підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту на ринку транспортних послуг.

Перший напрямок – удосконалення існуючої технології перевезень та технічного оснащення залізниць України за рахунок вирішення наступних питань:

1) подальший розвиток комбінованих перевезень, що передбачено Концепцією та Програмою реструктуризації на залізничному транспорті.

Першим та основним видом комбінованих перевезень є контейнерні перевезення, другим – контрейлерні, тобто перевезення автомобілів, тягачів, автопоїздів, причепів та напівпричепів спеціальними залізничними платформами.

Переваги контейнерних перевезень відомі. Але залізничному транспорту і тут важко витримувати конкуренцію з автотранспортом. Тривалість перевезення одного 20-ти футового контейнера із Одеського або Ілчівського морських торгових портів до Дніпропетровська з поверненням контейнера в порт автотранспортом складає 2 доби. При організації доставки такого контейнеру залізничним транспортом до місць загального користування складає від 5 до 8 діб. Крім цього необхідно ще залучати автотранспорт для доставки вантажу клієнту.

Впровадження поїздів комбінованого транспорту призведе до прискорення терміну доставки, скорочення обороту платформ, що використовуються для цих перевезень, підвищення ефективності транспортних послуг [4]. Перспективи розвитку комбінованих перевезень очевидні: вони дозволять зберегти автодороги, значно покращать екологію та криміногенну обстановку на шляху прямування, ліквідують «пробки» в пунктах митного огляду, значно полегшать роботу водіїв. Це дозволить залучити додаткові обсяги перевезень, дозволить організувати просування вантажів в прискорених контейнерних та контрейлерних поїздах. Це, в свою чергу, призведе до скорочення обороту контейнерів на 2 – 3 доби;

2) визначення економічно обгрунтованих маршрутів слідування вагонопотоків та маси составів поїздів на основних напрямках перевезень вантажів.

На даний момент на мережі Укрзалізниці за обсягами вантажопотоків можна виділити вісім основних напрямків:

Напрямок 1: Куп'янськ – Одеса-Сортувальна – Ізмаїл;

Напрямок 2: Харків – Джанкой;

Напрямок 3: Дебальцеве – Ужгород;

Напрямок 4: Маріуполь – Одеса-Застава II;

Напрямок 5: Хутор-Михайлівський – Одеса-Застава-I;

Напрямок 6: Знам'янка – Джанкой;

Напрямок 7: Апостолове – Берегова;

Напрямок 8: Хутор-Михайлівський –

Помічна.

Як показали дослідження, проведені ДП-Том на замовлення Укрзалізниці [5], на більшості даних напрямків існує можливість збільшити масу вантажного поїзда застосовуючи кратну тягу або підштовхуючий локомотив. При цьому колійний розвиток більшості станцій (близько 85%) не потребує удосконалення, так як є у наявності резерв корисної довжини колій. Для прикладу, на напрямку Харків – Джанкой впровадження поїздів масою до 5000 т та довжиною до 60 у. в. можливе без додаткових витрат. Подальше збільшення маси поїздів до 6500 т та довжиною до 66 у. в. потребує застосування подвійної тяги або підштовхуючого локомотиву на перегонах Покотилівка – Мерефа (14,8 км), Мерефа – Бірки (19,2 км), Павлоград-1 – Зайцеве (20,6 км), Таврійськ – Бурчацьк (9,1 км), Ташенак – Акимівка (7,7 км).

Крім цього дане дослідження дало можливість визначити та проаналізувати найбільш енергоємні перегони. Наприклад для напрямку Харків – Джанкой (див. рис.1) такими є перегони: Мерефа – Лозова та Запорижжя1 – Федорівка.

Аналіз гістограми, який наведено в табл.1, дозволяє обрати ділянки, на яких в першу чергу необхідно виконати роботи по зменшенню енергоємності перевезень.

Також дане дослідження дозволило розробити альтернативні варіанти слідування вантажних поїздів, які мають менші витрати енергетичних ресурсів на просування поїздів. Таким чином можливо досягти значного зниження собівартості перевезень.

3) покращення якості планування поїзної роботи на основі удосконалення взаємодії диспетчерського апарату суміжних залізниць та створення єдиних дорожніх центрів управління (ЄДЦУ);

4) забезпечення взаємодії диспетчерських апаратів суміжних адміністрацій залізничного транспорту в рішенні питань регулювання про-

пуску вантажних поїздів через прикордонні переходи (особливістю роботи українських залізниць є наявність майже 40 прикордонних переходів, з яких 26 в вантажному сполученні, через які здійснюється пропуск транзитного вантажопотоку призначенням на 15 портів України та в треті країни – крізь 12 сухопутних переходів);

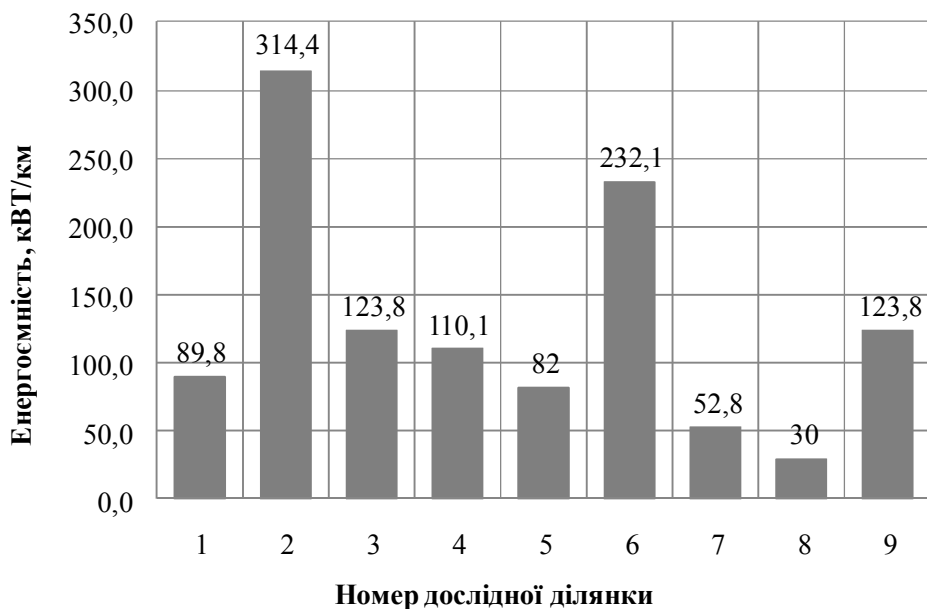


Рис. 1. Гістограма розподілу енергосмістості ділянок напрямку Харків – Джанкой при масі поїзда 6500 т.

Таблиця 1

№ ділянки	Назва ділянки		Причина енергосмістості
1	Харків-Сортувальний	Мерефа	
2	Мерефа	Лозова	Складний профіль, використання кратної тяги
3	Лозова	Павлоград I	Складний профіль, використання кратної тяги
4	Павлоград I	Синельникове I	
5	Синельникове I	Запоріжжя I	
6	Запоріжжя I	Федорівка	Складний профіль, використання кратної тяги
7	Федорівка	Мелітополь	
8	Мелітополь	Новоолексіївка	
9	Новоолексіївка	Джанкой	Складний профіль, використання кратної тяги

5) впровадження в практику пропуску вантажних поїздів по «жорстким» ниткам графіку;

6) удосконалення системи оперативного керування процесом поїздоутворення на технічних станціях, зокрема за рахунок більш широкого застосування групових поїздів в межах існуючого плану формування поїздів;

7) організація перевезень основної номенклатури зовнішньоторгових вантажів на адресу інших держав та портів відправницькими маршрутами з оформленням вагонів по одному перевізному документу та пропуском по транзитним залізницям;

8) розвиток взаємодії з автотранспортом в пунктах завантаження та розвантаження з ме-

тою реалізації принципу доставки вантажу «від дверей до дверей»;

9) формування Укрзалізницею мережі логістичних центрів, що дозволить регулювати вантажопотоки між різними видами транспорту та надавати інформаційні послуги клієнтам щодо просування вантажів. Основними задачами даних логістичних центрів повинні бути:

– збір затверджених заявок на перевезення від відправників вантажів та портів та розробка на їх підставі календарних графіків навантаження та підводу вагонів в порту з урахуванням рівномірного завантаження станцій навантаження та портів вивантаження протягом місяця, розглядання можливостей позапланового зава-

нтаження та прикріплення його до відповідних портів регіону;

– контроль своєчасного підведення вагонів до портів, повного завантаження портів необхідними вантажами, виключення простою вагонів на перед портових станціях та підходах до них в очікуванні вивантаження. Це забезпечується на підставі інформації про підхід вагонопотоків та ситуації з вагонним парком на перед портових станціях, а також даних про наявність вантажів в портах на базі АСУ портів;

– розробка основного та альтернативного маршруту просування вагонопотоку, який передбачає мінімальні витрати на перевезення та своєчасну доставку вантажів.

Другий напрямок – широка інтеграція транспортної системи України до міжнародних перевезень, і в першу чергу реалізація транзитного потенціалу країни за рахунок вирішення наступних питань:

1) створення необхідних умов для організації залізничних перевезень по узгодженим транспортним коридорам, в тому числі за участю інших видів транспорту;

2) узгодження та системне вирішення питань державної підтримки залізничного транспорту, розробки інвестиційних проектів, розробки та реалізації міждержавних цільових програм, перш за все в частині модернізації об'єктів залізничного транспорту, оновлення та ремонту рухомого складу;

3) спрощення процедури митного оформлення вантажів (впровадження в практику митного оформлення та митного контролю технології попереднього електронного декларування вантажів, що слідують в міжнародному вантажному сполученні. Це дозволило б скоротити час на митну очистку з 3 днів до 1 – 1,5 годин);

4) широка реклама за кордоном транзитного потенціалу країни;

5) розвиток прикордонних станцій України, як однієї з ланок транспортної системи на шляху прямування експортно-імпортних та транзитних вантажів.

Третій напрямок – широке впровадження комп'ютерних технологій на всій мережі залізниць за рахунок вирішення наступних питань:

1) активізації роботи з обладнання міждержавних стикових пунктів (а згодом і всіх технічних станцій) засобами, що забезпечать автоматизований збір інформації про прослідування поїздів;

2) широке впровадження АРМів, в тому числі і АРМ товарного касиру для прискорення оформлення перевізних документів та контро-

лю за станом розрахунків клієнтів за перевезення;

3) впровадження електронного документообігу на поїзди.

Висновки

В сучасних умовах функціонування залізниць України можливо лише на основі ринкових методів організації та управління перевезень процесами перевезень. Даний процес повинен бути орієнтованим на задоволення потреб клієнта. Все це можливо за умови передачі відповідальності та відповідних повноважень по прийняттю оперативних рішень на нижні рівні управління, залишивши центральному апарату лише питання стратегічного планування та побудови загальної стратегії поведінки на ринку транспортних послуг.

Для більш детальної розробки перерахованих заходів та визначення першочергових необхідно залучати профільні науково-технічні установи та інститути.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Дейнека, А. Г. Стратегічні напрямки реформування залізничного транспорту [Текст] / А. Г. Дейнека // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті ЕКУЗТ 2010: Тези П'ятої міжнар. наук.-практ. конф. – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 18.

2. Сурмило, Н. С. Шляхи підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту [Текст] / Н. С. Сурмило // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті ЕКУЗТ 2010: Тези П'ятої міжнар. наук.-практ. конф. – Д.: ДНУЗТ, 2010. – С. 237.

3. Столбецов, О. Б. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі [Текст] / О. Б. Столбецов, Ф. Г. Ткачов // Зб. наук. пр. Української державної академії залізничного транспорту. – Вип. 112.– Харків, 2010. – С. 157-162.

4. Котенко, А. М. Інтермодальні перевезення. Перспективи розвитку [Текст] / А. М. Котенко, П. С. Шилаєв // Зб. наук. пр. Української державної академії залізничного транспорту. – Вип. 111.– Харків, 2009. – С. 31-37.

4. Музикіна Г. І. Визначення заходів, необхідних для підвищення провізної спроможності залізниць України [Текст] / Г. І. Музикіна, Т. В. Болвановська, О. О. Мазуренко // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. –2008. – Вип. 26. – Д. ДНУЗТ, 2008. – С. 23-27.

Надійшла до редколегії 14.11.2011.

Прийнята до друку 15.11.2011.