

УДК: 656.078.8:658

Якименко Н.В.

УМОВИ РОЗВИТКУ ЄВРОПЕЙСЬКИХ ТА ВІТЧИЗНЯНИХ ВАНТАЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Визначено необхідність підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, розкрито необхідні передумови та запропоновано заходи розвитку вантажних залізничних транспортних коридорів в Європі та Україні

Ключові слова: транспортний коридор, комбіновані перевезення, транзитний потенціал, техніко-експлуатаційна сумісність

The necessity of rise of competitiveness of railway transport is definite, necessary pre-conditions are exposed and offered measures of development of freight railway transport corridors in Europe and Ukraine

Key words: transport corridor, combined transport, transit potential, technical interoperability

Вантажні перевезення - основа функціонування залізничного транспорту України та основа всієї транспортної системи держави. Адже за наслідками 2008-2010 рр. залізничний транспорт перевіз 60% від загального обсягу вантажів, які перевозяться в Україні. Частка залізниць на сьогодні в транзитних перевезеннях перевищує 95% (без урахування трубопроводного транспорту), обсяги ж транзиту автомобільним і морським транспортом неухильно падають. Таким чином, саме залізничний транспорт залишається основною транспортною ланкою, з якою пов'язуються надії по реалізації національного транспортного потенціалу.

Одне з головних завдань - забезпечення зростання вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів. Так, збільшенню вантажопотоку сприятиме більш активна співпраця залізниць з вантажовиробниками, причому, як з тими, які користуються послугами залізниць (поліпшення взаємодії і надання більш якісних послуг), так з тими, які використовують для перевезень власних вантажів інші види транспорту. В цьому напрямі залізниці повинні вивчити потреби цієї категорії вантажовідправників, і розробити такі види послуг, які в найбільшій мірі відповідатимуть їх вимогам (це дозволить перенаправити ці вантажопотоки на залізничний транспорт).

Для ліквідації можливих погроз спаду вантажоперевезень та мінімізації фінансових втрат необхідна консолідація зусиль з залізничними адміністраціями інших країн.

Значні резерви розвитку вантажних перевезень в майбутньому криються і в розвитку транзитних міжнародних перевезень вантажів, в першу чергу, з використанням потенціалу міжнародних транспортних коридорів і упровадженні нових сучасних технологій перевезень вантажів.

Україна - могутня транзитна держава, яка недостатньо активно реалізує транзитний потенціал. Не дивлячись на істотне щорічне зростання обсягів транзиту вантажів через територію України транзитний потенціал реалізується не повною мірою. Саме залізниці є провідною рушійною силою в цьому процесі, і саме за допомогою залізничного транспорту можна надійно і економічно вигідно перевозити вантажі в напрямках Європи і Сходу.

Українська транспортна система обслуговує вантажопотоки, сформовані ще за часів СРСР. За походженням 80% вантажів надходять з Росії; 7-8% - Казахстану; 4-5% - Білорусі і Молдови. Таким чином, потенціал зростання транзитного вантажообігу України обмежується можливостями розвитку економік країн СНГ, в першу чергу, - Росії і Казахстану. До того ж, це орієнтує транспортну систему України на перевезення низькорентабельних вантажів сировинної спрямованості, що не вимагають застосування нових транспортних технологій.

Із загального об'єму вантажів, що перевозяться залізницями України, тільки близько 12% вантажів - транзитні. При цьому, по українських залізницях перевозяться в основному класичні залізничні вантажі. В їх структурі перше місце займає кам'яне вугілля (його частина

складає близько 30% від загального об'єму), друге – залізна руда (близько 20% в транзиті). Потім йдуть транспортування нафти і нафтопродуктів, хімічних і мінеральних добрив, хімікатів, чорних металів, коксу, зерна.

Таким чином, перспективи розвитку транзиту територією України, можливість залучення додаткових вантажопотоків з інших видів транспорту вимагає звернення уваги на проблеми формування передумов розвитку вітчизняних вантажних транспортних коридорів у відповідності та у взаємодії з європейськими.

Проблеми розвитку транзитного потенціалу України активно досліджуються такими вченими: Дергаусовим М. [1, с. 12-18], Столбецовим О. та Ткачовим Ф. [2], Хахлюком А. [3, с.34-37] та ін. Ключову роль в їх вирішенні відводять міжнародним транспортним коридорам Голіков А. [4, с. 365-366], Дикань В.[5, с 13-15], Кірпа Г. [6, с. 3-6], Новікова А. [7, с. 20-35] та ін. Враховуючи вагомості надбання вище визначених вчених, необхідно додатково звернути увагу на формування умов заохочення передачі вантажів на залізничний транспорт, що є однією з найважливіших поточних задач в Європі, на вирішення якої спрямована концепція вантажних коридорів.

Враховуючи зазначене, метою статті є дослідження необхідних передумов розвитку вантажних залізничних транспортних коридорів в Європі та Україні, які розглядається як умова залучення додаткових обсягів перевезень з інших видів транспорту.

Конкурентні позиції автомобільного транспорту зростають з кожним роком саме тому, що зростає рівень надання транспортних послуг. Для залізничного транспорту перспективи збільшення конкурентоспроможності пов'язані з реалізацією ідеї створення загальноєвропейської рейкової мережі (до якої у перспективі має увійти і Україна), яка призначена, головним чином, для вантажних перевезень і здатна підвищити рівень обслуговування (провіз-на спроможність, термін доставки і надійність).

В 2001р. Європейська комісія опублікувала «Білу книгу»: «Європейська транспортна політика до 2010 року: час рішень» [8], в якій сформована транспортна політика до 2010р. В документі сформульовано чотири головні задачі транспортної політики ЄС: зміна балансу між різними видами транспорту; усунення «вузьких місць» в транспортній інфраструктурі; орієнтація транспортної політики на її користувачів; отримання ефекту від глобалізації транспорту.

Влітку 2006р. Європейська Комісія схвалила перегляд середньострокових перспектив розвитку транспорту в ЄС і представила Білу книгу, в якій зроблений акцент на загальні для всіх країн ЄС підходи і сумісний діалог з проблем транспорту. Документ також містить план розвитку галузі до 2020 року. На думку Єврокомісії, основною задачею розвитку є оптимізація роботи всіх видів транспорту. В зв'язку з цим значення набуває розвиток інтермодальних перевезень. Транспортна система повинна стати більш технологічною, для чого слід інтенсивніше застосовувати досягнення логістики і інноваційних технологій, надаючи при цьому підвищену увагу різним аспектам безпеки на транспорті і охороні навколишнього середовища.

Послання Європейської комісії за напрямом до інтегрованої, технологічної та орієнтованої на споживача системі було прийнято в 2009р. як доповнення до «Білої книги». Основні висновки Послання такі:

1) Європейська транспортна політика сприяла забезпеченню ефективної системи пересування жителям і комерційним структурам ЄС. Зараз її задачею є забезпечення стійкості системи пересування в майбутньому;

2) екологічна стійкість, міграція, обмеженість ресурсів природного палива, урбанізація і глобалізація є ключовими тенденціями в суспільстві, які зумовляють виклики системі пересування;

3) прискорене упровадження інноваційних технологій і повна інтеграція різних видів транспорту є особливо важливим в подоланні наявних викликів.

4) важливо сприяти розповсюдженню Європейської транспортної політики за межами ЄС з метою забезпечити подальшу інтеграцію сусідніх держав.

Пріоритети в подальшому розвитку залізничного транспорту належать забезпеченню конкурентних позицій на транспортному ринку Європи. Для цього має бути вирішені проблемні питання: відсутності інфраструктури, що відповідає сучасним вимогам; сумісності між залізничними мережами; пошуку інноваційних виробничих технологій; непрозорості витрат, недостатньої продуктивності та низької надійності сервісу, що недостатньо відповідає очікуванням споживачів послуг.

Основні заходи Білої книги полягають у наступному:

1) інтеграція транспортних систем на внутрішньому ринку ЄС. Для цього встановлюються високі стандарти безпеки для транспортних мереж, здійснюється оновлення Директив сумісності за рахунок гармонізації технічної складової транспортних мереж як умови подальшого розвитку швидкісних перевезень; реалізуються заходи щодо збереження якості послуг, що надаються споживачам. Залізнична мережа може бути конкурентна за умови забезпечення сумісності, тобто організації можливості пересуватися в будь-якому напрямку мережі без технічних перешкод.

У 2001р. видано Директиву ЄС 2001/16 про експлуатаційну сумісність європейських залізниць, яка визначила задачі в галузі розробки відповідних специфікацій, що дають цільові рішення і принципи їхнього впровадження. Перший пакет Технічної специфікації сумісності (TSI) було розроблено спільним представницьким органом управління інфраструктурою, залізничних підприємств і промисловості відповідно до процедури, визначеної в статті 21(2) Директиви ЄС. Першим пріоритетом TSI була група питань по СЦБ, використання інформації для вантажних перевезень, управління рухом, кваліфікації персоналу; для міжнародних перевезень і нормам рівня шуму від рухомого складу. У 2005 році підготовлено специфікації щодо створення і експлуатації залізничного рухомого складу. У 2004 році з'являється Директива ЄС 2004/50, що вносить зміни в попередню та встановлює вимоги до проектування, будівництва, експлуатації, модернізації, відновлення транс'європейської мережі стандартних залізниць [9];

2) безпека залізничної мережі ЄС. Сумісність повинна гарантувати рівень безпеки вище або на рівні того рівня, що досягнутий в національному контексті. Нормативи національної безпеки повинні поступово замінятися нормативами, які базуються на спільних стандартах, встановлених технічними специфікаціями функціональної сумісності (Директива 2004/49/ЄС від 29 квітня 2004р.). Сертифікат безпеки повинен бути свідченням, що залізничне підприємство створило свою систему управління безпекою і може забезпечити відповідність стандартам і нормативам безпеки;

3) оптимальне використання інфраструктури. Більшість залізничної інфраструктури розроблено і побудовано у ХІХ ст. і тому неспроможна на належному рівні забезпечити обслуговування існуючих обсягів перевезень. Мають бути вжиті належні заходи для запобігання доступу або небажаного втручання до стаціонарного обладнання інфраструктури, зменшено ризик для людей (особливо на станціях, через які поїзди рухаються на високих швидкостях). Об'єкти інфраструктури мають бути сконструйовані й споруджені таким чином, щоб обмежити будь-яку загрозу для здоров'я людей (стабільність, пожежа, доступ, евакуація, платформи тощо). Оптимальне використання інфраструктури також передбачає зниження рівня шуму в навколишньому середовищі, що є головною екологічною проблемою Європи. Заплановані дії компетентних органів в цьому напрямку мають включати: планування руху, планування землекористування, технічні заходи поряд з джерелами шуму, підбір більш ти-

хих пристроїв, нормативні або економічні заходи.

4) удосконалення послуг. В галузі розвитку інтермодальних перевезень в ЄС передбачається: усунення «вузьких місць» в системі внутрішніх наземних комунікацій; введення вискоєфективних навігаційних допоміжних і комунікаційних систем на залізничному транспорті; розвиток логістичних технологій при обслуговуванні інтермодальних перевезень.

В останні роки, підтримуючи концепцію техніко-експлуатаційної сумісності та ідентифікації європейської мережі вантажних перевезень, країни-члени ЄС та учасники транспортного ринку реалізували наступні заходи:

- розробили два комплекти технічних вимог до техніко-експлуатаційної сумісності — один з питань організації перевізної діяльності і управління нею, інший — за інформаційними додатками, необхідним для супроводження вантажів, що перевозяться;
- заснували у ряді країн центри EuroTirail, які забезпечують в реальному часі інформацію по просуванню потягів і відхилення від графіка;
- створили структуру RailNetEurope (RNE), яка пропонує клієнтам нитки графіка для потягів міжнародних сполучень та виконують функції координатора для більшості компаній;
- продовжили реалізацію крупних інфраструктурних проєктів по розвитку загальноєвропейської транспортної мережі (TEN-T);
- в межах програми впровадження європейської системи управління рухом потягів (ETCS) за участю компаній інфраструктури розробили вимоги до облаштування вантажних коридорів тощо.

Основною проблемою формування єдиної мережі вантажних транспортних коридорів залишається недостатня техніко-експлуатаційна сумісність залізниць країн Європи. Особлива ця проблема гостро постає перед вітчизняним залізничним транспортом. Вільному пересуванню вантажних потягів по території європейських країн та країн СНД перешкоджають причини технічного плану (невідповідність параметрів інфраструктури) або різні норми експлуатації. Різноманітність габаритів систем електрифікації і сигналізації представляє значну перешкоду. Тому основним заходом для технічної гармонізації залізничних мереж країн стає прийняття цільових специфікацій TSI, виконання яких відкриває можливості необмеженого обертання транспортних засобів всією межею залізниць ЄС. Такі специфікації охоплюють основні вимоги до рухомого складу, які мають визначальне значення для досягнення експлуатаційної сумісності Європейської залізничної системи.

Також для вирішення проблеми техніко-експлуатаційної сумісності залізниць на протязі 2007 – 2013 рр. Європейська комісія має намір виділити 500 млн. євро на впровадження системи ETCS на пріоритетних вантажних коридорах. Однак тільки ETCS не може вирішити всі проблеми техніко-експлуатаційної сумісності. Крім того, необхідна активна робота всіх причетних сторін для активізації зростання потенційних вантажопотоків.

Процедури при перетинанні кордонів негативно впливають на міжнародні вантажні перевезення. Для забезпечення передачі вантажо- та пасажиропотоків через державний кордон Україна має 49 прикордонних залізничних пунктів пропуску. 13 з них розташовані на західному кордоні: по п'ять знаходяться на кордонах з Польщею та Румунією, два – зі Словаччиною, один – з Угорщиною. На західних кордонах залізничні станції в цілому добре технічно оснащені, але більшість з них не реконструювалися 30-40 років. Тому вони недостатньо пристосовані для виконання комбінованих вантажних перевезень, зокрема контрейлерних. Ускладнює роботу цих станцій і наявність двох типів колії – шириною 1520 мм та 1435 мм. Це обумовлює необхідність перевантаження вантажів або перестановки вагонів з однієї колії на іншу, що потребує додаткових витрат часу і збільшення обігу вагонів у міжнародному сполученні. Обладнання ж для автоматичного переходу вагонів з розсувними колісними парами встановлено лише на двох прикордонних переходах, експлуатується воно поки що в

експериментальному режимі, і дуже мала частка вантажних вагонів парку залізниць оснащена розсувними колісними парами. Процедура перевантаження вантажів з вагонів колії 1520 мм у вагони колії 1435 мм та навпаки при перетині кордону з країнами ЄС призводить до збільшення термінів доставки вантажів, збільшення вартості перевезення залізничним транспортом через збільшення кількості та тривалості вантажних операцій і додаткову маневрову роботу з рухомим складом, збільшення обігу вагона, створення потенційної загрози, пов'язаної з перевантаженням потенційно небезпечних вантажів. Як вважають автори [2], для створення сприятливих умов щодо розвитку міжнародних перевезень, зокрема транзитних, розвитку вантажних транспортних коридорів слід узяти за основу ряд таких заходів:

1) запровадження безперевантажувальної та без перестановочної INTERGAUGE-технології роботи на усіх західних прикордонних переходах України з різною шириною колії, що дозволить скоротити час перетину кордону вантажопотоком до 4 год.;

3) узгодження державної нормативно-правової бази з відповідними європейськими та світовими стандартами, спрощення процедури перетину кордонів та скорочення термінів доставки вантажів;

4) широке застосування уніфікованої накладної ЦІМ/СМГС як вантажно-митної декларації, що дозволить прискорити передачу вантажів на кордонах за рахунок уникнення необхідності переоформлення перевізних документів;

5) внесення змін до нормативної бази митних органів щодо повернення залізниці статусу митного перевізника та до вимог служб карантинного й екологічного контролю при оформленні дозвільних документів на транзитні переміщення окремих вантажів, які суперечать чинному законодавству;

6) реалізація Україною разом з Росією, Словаччиною, Австрією міжнародного проекту продовження колії шириною 1520 мм від Чопа до Відня територіями Словаччини та Австрії, а також будівництво колії шириною 1435 мм територією України.

Створення сприятливих умов для збільшення конкурентоспроможності вантажних транспортних коридорів Європи та України, – це основна мета розвитку контейнерних перевезень вантажів у міжнародному сполученні. Вимоги вантажовласників до якості транспортного обслуговування характеризуються низкою таких показників, як гарантований час доставки, регулярність або ритмічність поставки вантажів, забезпечення засобами перевезення, гнучкість у задоволенні мінливих вимог з боку клієнтури, забезпечення збереження вантажів, що перевозяться, експлуатаційна надійність усіх елементів логістичного ланцюга доставляння вантажів, комплексність транспортного обслуговування, транспортна забезпеченість території і доступність користувачів, безпека перевезень, екологічність транспорту та ін. Для виконання цих вимог можна використовувати комбіновані перевезення, а саме організації на мережі залізниць вантажних контейнерних поїздів. Розвиток контейнерних перевезень дозволить залучити додаткові обсяги перевезень завдяки найбільш привабливому для ринку транспортних послуг принципу «від дверей до дверей», а також при доставлянні тих вантажів, перевезення яких не дозволяється в прямих змішаних сполученнях та їх перевантаження на вантажних станціях. Процес доставки вантажів контейнерними поїздами необхідно розглядати, як важливий елемент логістичного транспортного ланцюга вантажних транспортних коридорів.

Таким чином, розглянуті умови розвитку європейських та вітчизняних вантажних транспортних коридорів дозволяють визначити серед них такі першочергові: підтримання концепції техніко-експлуатаційної сумісності та ідентифікації мереж залізничних вантажних перевезень; прийняття цільових специфікацій TSI; упровадження системи ETCS на пріоритетних вантажних коридорах; спрощення процедур при перетинанні кордонів; розвиток комбінованих вантажних перевезень тощо.

Література

1. Дергаусов М. Особливості розвитку транзитних перевезень і завдання, які вирішуються в умовах глобалізації економіки / М. Дергаусов // Схід. – 2003. - № 7. – С.12-18.
2. Столбецов О.Б. Транзитний потенціал залізниць України як рушійна сила до удосконалення роботи прикордонних передавальних станцій на сучасному етапі / О.Б. Столбецов, Ф.Г. Ткачов // Збірник наукових праць УкрДАЗТ. – 2010. – Вип. 112. Режим доступу до статті: http://www.nbu.gov.ua/portal/natural/Znpudazt/2010_112/n112-157.pdf.
3. Хахлюк А. М. Україна-транзитна держава / А. М. Хахлюк // Економіка України. – 1999. - № 7. – С.34 – 37.
4. Голиков А. П. Международные интермодальные транспортные системы: место и роль в них Украины /А. П. Голиков // Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте: III международная научно-практическая конференция, 23-27 июня 2008 г.: материалы. – Судак, 2008. – С. 364—366.
5. Дикань В. Л. Актуальность улучшения системы комбинированных перевозок в международной транспортной сети // Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць. – Харків: УкрДАЗТ. – 2006. - № 13. – С.13 - 20.
6. Кирпа Г. М. Стратегия взаимодействия / Г. М. Кирпа // Залізничний транспорт України. – 2003. - № 2003. - № 6. – С. 2-7.
7. Новикова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / Рада національної безпеки і оборони України; Національний ін-т проблем міжнародної безпеки. – К., 2003. – 494 с.
8. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final.
9. Європейське залізничне законодавство. Підборка законодавчих актів Європейського Союзу, які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права / Управління зовнішніх зв'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, Т.2: Європейське законодавство. – К., 2006. - 494 с.

Рекомендовано до публікації
д.е.н., проф. Дикань В.Л. 25.11.10

Надійшла до редакції:
30.11.2010