

контрактів від великих змін під час фази публікації та розподілу; послідовність – одне рішення щодо розподілу ниток графіка на основі гармонізованого правила коридору для конфліктуючих запитів. Вищезазначені переваги забезпечуються через єдиний інформаційний програмний продукт бронювання (PCS) для обробки

запитів на міжнародні нитки графіка. Впровадження принципу One-Stop Shop дозволить Україні прискорити розвиток міжнародних транспортних коридорів з точки зору підвищення продуктивності, що надасть можливість задовольнити попит на високоякісну вантажну послугу на міжнародному ринку перевезень.

УДК 656.22

*А. В. Прохорченко, Я. Ю. Ємець,
Ю. М. Самчук, В. В. Денисюк*

АНАЛІЗ ПРОЦЕДУРИ РОЗПОДІЛУ ПРОПУСКНОЇ СПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ НІМЕЧЧИНИ

*A. Prokhorchenko, Y. Yemets,
Y. Samchuk, V. Denysiuk*

ANALYSIS OF THE DISTRIBUTION PROCEDURES FOR SURFACE CAPACITY OF RAILWAY INFRASTRUCTURE AT GERMANY RAILWAY TRANSPORT OF GENERAL USE OF GERMANY

За Угодою про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, і розпорядженням Кабінету Міністрів України № 1148р від 26 листопада 2014 р. «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань залізничного транспорту», повинні бути імплементовані до законодавства України Директиви 91/440/ЄС та 2001/14/ЄС, які передбачають реформування залізничної галузі України за моделлю часткового вертикального розділення. Для оцінки ризиків і вибору ефективної стратегії щодо дерегуляції залізничної галузі України в роботі запропоновано провести дослідження процедури розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури на залізничному транспорті загального користування Німеччини.

Проаналізовано нормативно-правову базу щодо забезпечення недискримінаційного процесу розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури Німеччини. Проведено порівняльний аналіз діючих термінів і визначень на залізницях Німеччини й України. Визначено важливі етапи процедури розподілу, що передбачають створення компанією, що управляє залізничною інфраструктурою, публічного реєстру залізничної інфраструктури та публікації Повідомлення залізничної мережі (англ. – Network Statement). Досліджено процедуру щодо визначення ділянки перевантаженою. Проаналізовані критерії, відповідно до яких запитам на маршрути (нитки графіка) мають надаватися пріоритети. Досліджено процедуру вирішення конфліктів при розподілі пропускної спроможності. Встановлено етапи процесу планування робочого графіка руху поїздів і терміни його дії. Робочий графік встановлюється один раз на рік. Запро-

поновано практичний досвід розподілу пропускної спроможності залізничної інфраструктури Німеччини застосувати для залізничної галузі України. Такий спосіб організації розподілу пропускної

спроможності дає можливість краще використовувати пропускну спроможність інфраструктури, розвивати ринок залізничних послуг та узгоджувати дії між замовником і виконавцем даних послуг.

УДК 656.2

*А. В. Прохорченко, І. О. Пучков,
В. С. Погорілий, І. І. Соловійова*

ВИБІР СПОСОБУ РОЗДІЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ СВІТОВОГО ДОСВІДУ

*A. Prokhorchenko, I. Puchkov,
V. Pohorilyi, I. Soloviova*

SELECTION OF THE METHOD OF COLLECTION OF RAILWAY INDUSTRY OF UKRAINE BASED ON THE WORLD EXPERIENCE

Основною структурною проблемою реформування залізничної галузі є вибір напрямку лібералізації ринку, що досягається горизонтальним або вертикальним розподілом залізничної інфраструктури від її експлуатації. Для виявлення переваг і недоліків напрямків лібералізації залізничної галузі в роботі запропоновано провести аналіз світового досвіду реформування залізниць. Це дозволить визначитися із найбільш прийнятним напрямком реформування залізничного транспорту України.

У роботі розглянуто досвід реформування залізниць таких країн, як Велика Британія, Франція, Німеччина, США. Виконано огляд структури залізничного транспорту цих країн і виявлено переваги і недоліки проведених реформ, різних видів поділу залізничного ринку. Інтегрована модель без конкуренції веде до утворення монопольного ринку у сфері перевезень, що не сприяє зменшенню витрат на перевезення і призводить до завищених тарифів на перевезення. Досвід вертикального розподілу залізничного сектора дозволяє створити умови для встановлення конкуренції, що призводить до покращення точності, надійності,

продуктивності та безпеки на залізницях. Крім того, немає жодних чітких доказів того, що вертикальний розподіл веде до значного збільшення витрат управляючого інфраструктурою або залізничних підприємств-перевізників. Проте доведено, що розвиток конкуренції стає все більш визнаним у тих країнах, які зазнали повного горизонтального розподілу. Аналіз досвіду функціонування залізниць США показав, що управління залізничною системою може базуватися не тільки на “вертикальному” підпорядкуванні всіх підрозділів одному центру, а й на основі “горизонтальної” взаємодії незалежних один від одного перевізників і власників інфраструктури.

Відповідно до виявлених недоліків і переваг реформування залізниць світу та спираючись на прийнятий інтеграційний курс розвитку економіки України з Європейським Союзом, найбільш прийнятним напрямком реформування залізничної галузі України є частковий вертикальний розподіл за прикладом “німецької” холдингової моделі. Це дозволить із найменшими витратами трансформувати “пострадянську” модель організації залізничної галузі до ринкових умов.