

УДК 656.2.078.8

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ  
КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ У  
ВАНТАЖНОМУ СПОЛУЧЕННІ

*Панченко С.В., к.т.н., доцент, проректор  
(УкрДАЗТ)*

В умовах ринкової економіки на перший план виходить необхідність підвищення якості транспортного обслуговування на основі застосування прогресивних технологій перевезень, надання принципово нових конкурентоспроможних транспортних послуг. Це зумовлено, в першу чергу, наявністю реальної конкуренції між різними видами транспорту. Виробничі потужності, що не повністю використовуються, і одночасно висока потреба в оновленні технічних засобів залізничного транспорту, викликають необхідність проведення заходів, направлених на поліпшення фінансово-економічного стану галузі.

Перспективним напрямком залучення додаткових обсягів перевезень вантажів є контрейлерні перевезення. Це комбіновані перевезення вантажів із застосуванням спеціалізованих платформ для автопоїздів, напівпричепів.

Система залізничних контрейлерних перевезень ефективно поєднує в собі переваги залізничного транспорту - дешевизна перевезень на далекі відстані, безпека, незалежність від погодних умов, екологічність - з можливостями автотранспорту: доставка вантажу безпосередньо клієнту, мобільність і гнучкість. Контрейлерні перевезення вигідні і державі, і залізниці, і автоперевізникам. Вони є більш екологічними, ніж автомобільні перевезення, перешкоджають руйнуванню дорожнього полотна, розвантажують автомагістралі, знижують аварійність на дорогах. Крім того, такі перевезення економлять паливе (на залізниці в порівнянні з автомобільним транспортом витрата палива на один тонно-кілометр в 10-15 разів менше), продовжують термін служби автомобілів, дозволяють скоротити час простоїв у портах за рахунок спрощення формальностей у «сухих портах», дають перевагу в часі при перетині кордону за рахунок проведення митного контролю не кожного авто, а всього складу потягу.

Інтерес до цього виду сполучення також пояснюється його економічною ефективністю. Зіставлення варіантів доставлення вантажів показує, що при відстанях 250-300 км більше та довжині доставлення автотранспортом - до 20% від всього шляху проходження цей вид перевезень

є найефективнішим. Для автоперевізників контрейлерні перевезення є вигідним, регулярним і зручним субпідрядом, що забезпечує доступ до обширної транспортної мережі залізниць. При цьому, витрати автоперевозників знижуються і, відповідно, зменшується вартість доставки вантажу. Що стосується держави, то його матеріальні вигоди від здійснення контрейлерних перевезень значно більше, ніж від проїзду автопоїздів по автомобільних дорогах. Адже залізничні перевезення здійснюються вітчизняними перевізниками, а плата за користування залізничною інфраструктурою більш адекватна витратам на її підтримку і оновлення.

Не зважаючи на необхідність первинних фінансових вкладень в розробку і створення спеціалізованого рухомого складу і перевантажувальних терміналів, вартість реалізації подібних локальних проектів невисока. Враховуючи, що необхідна інфраструктура на залізниці вже існує, потрібно тільки зробити торцеві естакади на станціях навантаження-вивантаження і погодити розклад з місцевими відділеннями залізниці.

Досвід економічно розвинутих країн показує, що завдяки розвитку контрейлерних перевезень зростає загальна ефективність автомобільно-залізничного транзиту. За оцінками фахівців для України, яка має стійкі автомобільні зв'язки з країнами СНД, Центральної і Західної Європи, розвиток контрейлерних перевезень має стратегічний інтерес.

УДК 656.2.078.8

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ  
КОНКУРЕНЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ  
ТРАНСПОРТІ

*Панченко Н.Г., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)*

Однією з проблем у процесі реформування залізничного транспорту України є проблема створення ефективної конкуренції.

Для вітчизняних умов показовим є досвід низки європейських країн (Швеції, Німеччини, Франції), в яких децентралізація була проведена з передачею відповідальності за залізничне обслуговування на рівень регіонів. На першому етапі проводилася реорганізація місцевих і регіональних пасажирських перевезень, яка полягала у підвищенні ролі регіональної залізничної адміністрації. На наступному етапі функції будівництва і розвитку інфраструктури була відокремлена від експлуатації. При цьому перевага віддавалася не прямим (передача