

УДК 339.137.2:656.07

**ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТНОГО РИНКУ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ**

**PREREQUISITES FOR THE FORMATION OF A COMPETITIVE
RAILWAY TRANSPORT MARKET IN UKRAINE**

канд. техн. наук А. О. Каграманян

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Ph.D (Tech.) A. A. Kagramanyan

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Світовий досвід реформування залізничного транспорту і розбудови конкурентного сектору залізничних перевезень в економічно розвинених країнах свідчить про ефективність реалізації реформ шляхом виділення потенційно конкурентних та соціально значущих видів бізнесу і відокремлення діяльності у сфері перевезень та оперування інфраструктурою. Доцільність використання успішної світової практики реформування залізничного транспорту у вітчизняних реаліях пов'язана як з необхідністю підвищення ефективності функціонування вітчизняних підприємств залізничної галузі і посиленням їх конкурентних позицій на транспортному ринку, так і з сприянням розвитку вітчизняних підприємств інших галузей як споживачів послуг залізничного транспорту, якісному зростанню економіки України і реалізації її транзитного потенціалу.

На сьогодні в Україні вдалося досягти певних позитивних зрушень у напрямі формування конкурентного ринку послуг залізничного транспорту в бізнес-сегменті вантажних перевезень, що стало можливим завдяки дерегуляції вагонної складової тарифу і відповідно допуску на ринок приватних вагонів. Наразі АТ «Укрзалізниця» вже не займає монопольного становища в оперуванні вантажними вагонами, оскільки 70,4 % їх робочого парку належить приватним власникам. Однак, незважаючи на загалом позитивний зміст вказаної ініціативи, ключова мета її реалізації, що полягала у вирівнюванні вагонної складової тарифу АТ «Укрзалізниця» та приватних операторів і формування ринкової ціни на користування вагонами, так і не була досягнута, донині зберігається тенденція розриву між вказаними показниками. Крім того слід звернути увагу на збереження тарифної дискримінації на перевезення окремих видів вантажів, а також здійснення АТ «Укрзалізниця» вантажних перевезень за економічно необґрунтованими тарифами і надання значних знижок на вантажні перевезення для окремих підприємств, які визнано найбільш значущими для економічного розвитку України. З огляду на критичний рівень зношеності

рухомого складу та залізничної інфраструктури і гостру потребу їх масштабного оновлення такі дії не тільки знижують ефективність функціонування АТ «Укрзалізниця», але й обмежують можливості щодо забезпечення належного рівня безпеки перевезень.

В умовах критичної обмеженості власних інвестиційних ресурсів і відсутності державної фінансової підтримки в напрямі забезпечення належного рівня оновлення рухомого складу і залізничної інфраструктури АТ «Укрзалізниця» вбачає можливості для покращення їх стану в рамках співпраці Товариства з представниками бізнесу не тільки як із споживачами транспортних послуг, але й партнерами в напрямі задоволення потреб країни в транспортних послугах. Так, наприклад, АТ «Укрзалізниця» у рамках імплементації договору між Товариством та представниками бізнесу розглядає можливість щодо ремонту локомотивів за рахунок постачання останніми запасних частин, і в подальшому експлуатації відремонтованих тепловозів на дільницях, де здійснюється перевезення вантажів бізнесу. Такого роду заходи визнані бізнесом як дискримінаційні і позиціонуються останніми як зловживання монопольним становищем. Попри це, бізнесом не враховується наявність значного дефіциту тягового рухомого складу і практично відсутність фінансових можливостей для масштабного оновлення локомотивів і відповідно повноцінного забезпечення потреб бізнесу в вантажних перевезеннях.

Щодо відкриття ринку локомотивної тяги в Україні слід відзначити, що починаючи з травня 2020 р. заплановано реалізацію пілотного проєкту щодо допуску приватних локомотивів на окремі ділянки колій загального користування. Це дозволить узгодити організаційні, технічні і технологічні аспекти повноцінної лібералізації ринку послуг тяги, що буде враховано в процесі затвердження та імплементації нового закону України про залізничний транспорт. Попри деякі законодавчі зрушення в цьому напрямі, повноцінне відкриття ринку залізничних перевезень для приватних власників тягового рухомого складу на сьогодні стримується рядом невирішених питань. Зокрема так і не створено незалежний орган безпеки на залізничному транспорті, що визначатиме вимоги до перевізників, здійснюватиме перевірку відповідності рухомого складу технічним вимогам і відповідно надаватиме ліцензії та сертифікати безпеки на здійснення залізничних перевезень. Крім того, невирішеним залишається питання щодо фінансового забезпечення утримання залізничної інфраструктури в належному експлуатаційному і технічно безпечному стані. З огляду на це формуванню незалежного оператора залізничної інфраструктури, відповідального за якість залізничної мережі, її пропускну спроможність та безпеку залізничних перевезень, має передувати виділення інфраструктурної складової в тарифі на перевезення і розроблення механізму державного або державно-приватного фінансування ремонту та реконструкції залізничної

інфраструктури.

Таким чином, зважаючи на вище зазначене, слід вказати на наявність низки позитивних передумов для формування конкурентних умов функціонування підприємств залізничного транспорту і в подальшому розбудови конкурентної моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної світовим моделям розвитку залізничного транспорту. Однак, повноцінне функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні на сьогодні залежить від сформованості інституційних, організаційних, інвестиційних, технічних і технологічних засад реалізації такої ініціативи, що потребує досягнення консенсусу між бізнесом як споживачами послуг залізничного транспорту та АТ «Укрзалізниця» в ряді стратегічно значущих питань розвитку залізничного транспорту.

УДК 629.45.083.629.48

**СИСТЕМАТИЗАЦІЯ ЖИТТЄЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПАСАЖИРСЬКОГО
ВАГОНУ ПРОТЯГОМ ЖИТТЄВОГО ЦИКЛУ**

**SYSTEMATIZATION OF SAFETY OF PASSENGER WAGON WITH
AN EXTENDED LIFE CYCLE**

*докт. техн. наук Ю.Є. Калабухін, канд. екон. наук Н.М.Каменева
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D.Sc. (Tech.) Y.E. Kalabukhin, PhD (Econ.) N.N.Kameneva
Ukrainian state University of railway transport (Kharkiv)*

В практиці закупівель у Західній Європі всі тендерні пропозиції, які пов'язані з рухомим складом залізниць, наряду з багатьма критеріями вибору рішення обов'язково застосовується критерій вартості життєвого циклу. Вартість життєвого циклу, у своєму широкому сенсі, означає сукупність витрат, що пов'язані з утриманням та використанням техніки. Ці позиції охоплюють капітальні витрати, елементи логістичної підтримки, експлуатаційні витрати, та витрати на утримання рухомого складу.

Вартість життєвого циклу рухомого складу залізниць залежить від багатьох факторів, які визначаються виробником, оператором рухомого складу, оператором інфраструктури, а також компанією, яка обслуговує рухомий склад.

Виробник рухомого складу може впливати на вартість життєвого циклу як за рахунок технічних показників, так і за рахунок надійності, ремонтпридатності та придатності до обслуговування. Ці якості виробник закладає на етапі проектування шляхом підбору відповідних