УДК 656.212.5:681.3

І. Ю. ЛЕВИЦЬКИЙ (Одеська залізниця)

ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ РОБОТИ ПРИКОРДОННИХ ПУНКТІВ ПЕРЕХОДУ ОДЕСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

Виконано аналіз динаміки вагонопотоків, що перетинають прикордонні переходи Одеської залізниці. Запропоновано заходи, що спрямовані на розвиток її транзитного потенціалу.

Выполнен анализ динамики вагонопотоков, которые пересекают пограничные переходы Одесской железной дороги. Предложены мероприятия, направленные на развитие ее транзитного потенциала.

There has been executed analysis of dynamics of the car flows which cross the boundary transitions points of the Odessa railway. There also have been offered the measures directed towards the development of its transit potential.

Приоритетним завданням України є реалізація свого вигідного географічного положення і транзитного потенціалу транспортної системи [1]. Ряд країн (Голландія, Литва, Латвія та інші) навчилися успішно використовувати власне вигідне географічне положення і давно перетворили транзит на суттєву статтю своїх бюджетних доходів. Це сприяє соціально-економічному розвитку та покращує умови для внутрішнього і зовнішньоторгівельного сполучення регіонів, територією яких проходять транспортні коридори. На основі сучасних комунікацій в цих країнах створюються логістичні системи, що охоплюють увесь ланцюг просування товарів від постачальників до споживачів і сприяють оптимізації матеріальних та інформаційних потоків з урахуванням ситуації на ринках. В умовах гострої конкуренції за вантажопотоки на світовому транспортному ринку Україна повинна повністю використати свої величезні транспортні можливості та вигідне геополітичне положення і стати транспортним мостом між Європою та Азією.

Важливою складовою транспортної системи України є Одеська залізниця, характерною особливістю якої є приморське і прикордонне розташування. Територією Одеської залізниці проходять важливі міжнародні транспортні лінії:

– ділянка Одеської залізниці Вапнярка–Слободка–Роздільна–Кучурган і відгалуження Роздільна-Одеса є частиною Дев'ятого (Критського) транспортного коридору, що встановлений в якості приоритетного напрямку трансєвропейської транспортної мережі;

– ділянка Вапнярка–Слободка–Роздільна–Одеса/Іллічівськ також є частиною міжнародного транспортного коридору ОСЖД №7;

– залізнична лінія Роздільна–Бендери–Рені–Джурджулешть–Галац (Румунія) є ділянкою міжнародної лінії *Е*-560;

– ділянка Одеса/Іллічівськ–поромна переправа є частиною євроазійського транспортного коридору *TRACECA*.

Залізничні лінії Одеської залізниці в одинадцяти точках перетинають державний кордон України та Республіки Молдова (РМ). При цьому на п'ятьох переходах (Слободка–Колбасая (РМ), Кучурган–Новосавицька (РМ), Кучурган–Лівада(РМ), Етулія РМ)–Фрікацей та Рені–Джурджулешть(РМ)–Галац (Румунія)) організовано повний цикл передачі вагонів, контейнерів та вантажів з прикордонним, митним та іншими видами державного контролю, а на шести інших поїзди прослідують без зупинки і процедура передачі вагонів, контейнерів і вантажів, а також прикордонний, митний і інші види контролю не проводяться. Динаміка зміни загального вагонопотоку N по прикордонним переходам наведена на рис. 1. Як видно з рис. 1 до 2003 року спостерігалось суттєве зростання обсягів передачі вагонів (близько 425 вагонів на рік) з практично лінійною залежністю (коефіцієнт регресії складає $R = 0,998$)

$$N_t = 425,1(t - 1999) + 733,8,$$

де t – рік.

За 4 роки передача вагонів збільшилась більше ніж в три рази. Далі почалося падіння обсягів передачі вагонів з залежністю також близькою до лінійної (коефіцієнт регресії складає $R = 0,978$)

$$N_t = -329,5(t - 2003) + 2421,5.$$

Враховуючи, що доля імпорту та транзиту з країн Південно-Східної Європи є незначною, то для вивчення причин цього явища необхідно проаналізувати структуру експорту та транзиту на Румунію. На рис. 2 наведено структуру експорту вантажопотоку на Румунію.

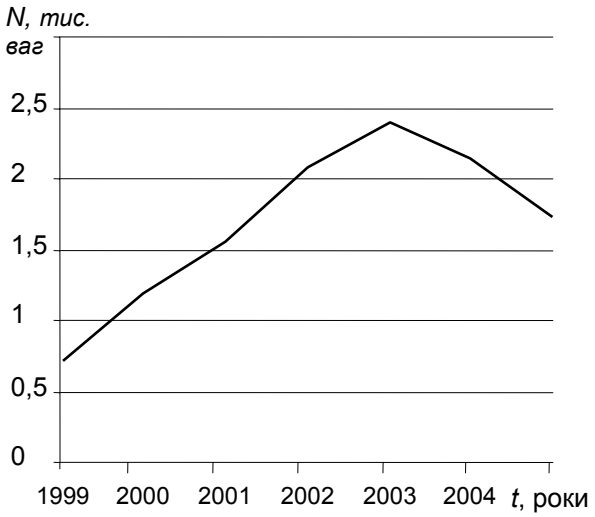

Рис. 1. Зміна вагонопотоку за прикордонними переходам Одеської залізниці

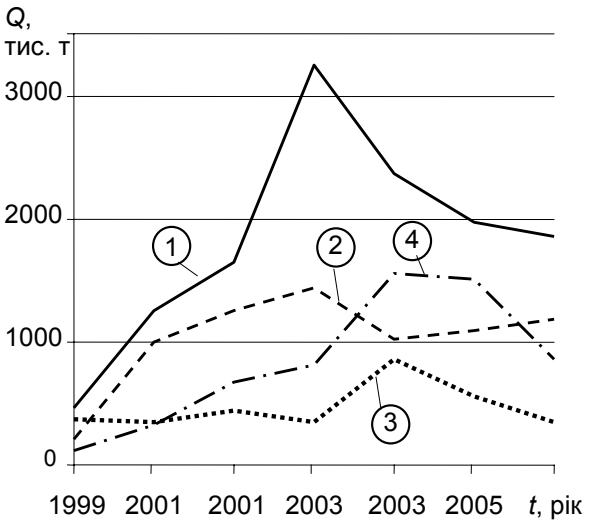

Рис. 2. Зміна вантажопотоку на Румунію за видами вантажів:
1 – вугілля; 2 – руда; 3 – нафтовантажі; 4 – інші вантажі

Аналіз динаміки зміни вантажопотоку показує, що падіння обсягів перевезень спостерігається практично по всім вантажам. Найбільше падіння спостерігається по вугіллю. Причиною цього є обвал ринку металу і, як наслідок, зменшення споживання сировини Галацьким металургійним комбінатом компанії «Sidex» і його купівля компанією «Mittal Steels». Досить негативною стороною цього скорочення є те, що воно обумовлюється в основному скороченням експорту саме української продукції (див. рис. 3), яка являє собою або сировину або продукцію первинної переробки.

У таких умовах для Укрзалізниці питання утримання транзитного вантажопотоку набуває особливої гостроти.

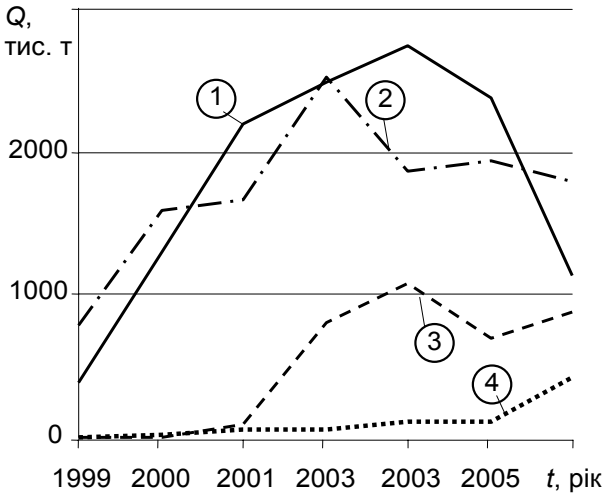

Рис. 3. Зміна вантажопотоку на Румунію за країнами-експортерам:
1 – Україна; 2 – Росія; 3 – Казахстан; 4 – інші країни

Одними з основних причин, що можуть призвести до втрат транзитних вантажопотоків, відповідно до [2], є відставання у приєднанні до міжнародних угод у галузі транзиту низька швидкість руху транзитних вантажів спільно з дією таких факторів як низька пропускна спроможність прикордонних пунктів, відставання у розвитку інформаційних технологій, значні втрати часу на оформлення документів на кордоні, відсутність спеціальних технологій для транзиту та єдиного оператора на міжнародному транспортному коридорі.

Порівняння вимог до міжнародних транспортних коридорів та реального стану залізничного транспорту України свідчить про те, що вітчизняні залізниці в основному відповідають встановленим стандартам за винятком найважливішого – швидкості руху, яка, згідно з вимогами Міжнародного союзу залізниць, становить 100 км/год для вантажних поїздів та 120 км/год – для пасажирських. Долаючи на окремих ділянках залізниць України до 80 км/год, вантажні поїзди мають середню маршрутну швидкість руху всього 31,7 км/год.

Одним із шляхів підвищення маршрутної швидкості є підвищення ходової швидкості поїздів. Такий крок вимагає реконструкції колії, електрифікації окремих ділянок, модернізації вагонного парку та введення нових зразків засобів СЦБ. Загальна вартість цих заходів оцінюється більш ніж у 2,3 млрд грн, а очікуване скорочення часу руху складає лише 7…10 годин.

Іншим шляхом підвищення маршрутної швидкості руху вантажних поїздів в межах міжнародних транспортних коридорів є скорочення їх простоїв на станціях, в першу чергу на

прикордонних. Після розділення залізничного майна з Республікою Молдова виникли проблеми реорганізації міжзалізничних стикових пунктів в міждержавні передавальні станції. Подібна реорганізація потребувала значних коштів, а залізничний транспорт, так же як і вся економіка України та Молдови, в той час знаходився у кризовому стані. В таких умовах стикові станції отримали статус прикордонних не маючи достатнього технічного оснащення для виконання відповідних операцій. Основними факторами, що негативно впливають на швидкість проходження вантажів є недостатній розвиток самих станцій, недоліки в роботі тилових станцій та об'єктів митної системи. В результаті на кордоні України та Молдови виникли значні простої поїздів. На станціях Кучурган, Етулія, Рені повний цикл передачі вагонів триває від 4 до 12 годин. Окрім того Республікою Молдова введено внутрішній митний пост на станції Кеушень, який також затримує поїзди для митного контролю. В цих умовах загальні втрати часу на прикордонних переходах складають від 15 до 40 годин і в 1,5…3 рази перевищують час руху поїздів. Подібний стан є не тільки фактором погіршення ефективності використання рухомого складу залізниць, а і зменшує комерційну привабливість маршрутів.

Для подолання цих проблем спільно з прикордонними і митними органами, що встановлюють режим пропуску через кордон, та іншими органами державного контролю, необхідно вироблення узгодженого рішення по максимальному спрощенню, в рамках вимог закону, процедури передачі вантажів і тривалості оформлення цих операцій.

Поставлена мета може бути досягнуто в результаті вирішення наступних задач:

- приєднання України до європейської конвенції в галузі транспорту, транспортно-експедиційної діяльності і торгівлі;
- розробка технології прискореного проведення митних і прикордонних операцій в зоні міжнародних транспортних коридорів;
- надання транзитним перевезенням статусу приоритетних і виділення їх в окрему категорію з метою забезпечення швидкості просування вантажу та схоронності перевезень;
- створення єдиної інформаційної системи слідкування за проходженням вантажу;
- розбудова прикордонних пунктів пропуску, забезпечення їх засобами комп'ютерної техніки, промислового телебачення, зв'язку та іншим необхідним обладнанням.

Покращення умов пропуску вагонів через прикордонні станції Одеської залізниці дозволить скоротити загальні витрати на перевезення вантажів і тому в ньому заінтересовані не тільки Україна і Молдова, а і Росія, Білорусія, Казахстан та Європейські країни.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: Монографія. – 2-ге вид. переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
2. Новікова А. М. Логіко-ймовірнісна модель загроз втрати транзитних потоків // Залізн. трансп. України. – 2004. – № 4. – С. 51-57.

Надійшла до редакції 11.11.2007.