

7. Солонець А., Кузев І., Мороз М., Бешлягэ І. Використання на автомобільному транспорті супутникових технологій навігації та зв'язку / Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції "Підвищення надійності і ефективності машин, процесів і систем. Improving the reliability and efficiency of machines, processes and systems", 13-15 квітня 2022 р. – Кропивницький : ЦНТУ, 2022. – С. 26-29.

УДК 656.225

АНАЛІЗ СИСТЕМ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ КОМПАНІЯМИ-ПЕРЕВІЗНИКАМИ ФРАНЦУЗЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ (SNCF RÉSEAU)

Огар Олександр Миколайович, д.т.н., професор,
Ломотько Микола Денисович, аспірант,
Український державний університет залізничного транспорту
e-mail: kolyanl890@gmail.com

3 Червня 2022 року лідери 27 країн-членів Європейського союзу (ЄС) ухвалили рішення про надання Україні статусу кандидата на членство в ЄС. Однак надання статусу кандидата на вступ до Європейського Союзу це лише перший крок до цього. На шляху до вступу Україні в ЄС, необхідно провести низку реформ та адаптувати українське законодавство у відповідність до європейських критеріїв, в тому числі і на залізничному транспорті.

Укрзалізниця проводила реформи майже за всіма напрямками своєї діяльності, в тому числі в структурі управління, але ці кроки, або є достатніми, або є запізненими, що не відповідає до стандартів, які діють в ЄС. Тому в рамках цієї роботи пропонується розглянути недоліки та переваги структури управління вантажним рухом в одній із країн ЄС – Франції (SNCF Réseau) [1]. Аналіз структури управління вантажним рухом зазначеної залізниці дасть можливість визначити основні напрямки реформування Укрзалізниці, що дозволять підвищити ефективність її роботи, прискорити інтеграцію України до Європейського союзу, зменшити витрати на управлінський апарат та підвищити безпеку на залізниці.

В структурі управління вантажним рухом «SNCF Réseau» на ринку перевезень представлені як державні, так і приватні компанії-перевізники. Ці компанії-перевізники конкурують між собою, але кожна компанія займає свій сегмент ринку, на якому отримують основний прибуток з незначною присутністю на інших сегментах ринку вантажних перевезень (рисунок 1). Всі компанії-перевізники, окрім державної компанії, працюють за моделлю «Партнерства» або за моделлю «Концесії» з Французькою залізницею [2].

За моделлю партнерства «SNCF Réseau» сплачується орендна плата або плата за експлуатаційну готовність активу протягом усього терміну дії угоди. Розмір плати залежить від ступеня виконання приватної компанії перевізника своїх договірних зобов'язань щодо якості та експлуатаційної готовності побудованої інфраструктури. Сума, що сплачується партнерові, не залежить від

інтенсивності залізничних перевезень на об'єкті інфраструктури. SNCF Réseau збирає оплату за доступ до залізничної інфраструктури у операторів рухомого складу, беручи на себе всі ризики залізничного сполучення (страхування, утримання залізничної інфраструктури в робочому стані, безпека на транспорті, тощо).

Модель партнерства застосовується при відносно низькій прогнозованій інтенсивності перевезень, коли приватний перевізник не бажає приймати на себе ризики, пов'язані із залізничним сполученням та одержуваним від нього прибутком.

За моделлю концесії приватний інвестор отримує з операторів залізниць оплату доступу до інфраструктури. Збори за доступ до інфраструктури компенсують експлуатаційні витрати лінії, а також забезпечують окупність приватних інвестицій. Оскільки такі збори найчастіше не компенсують повний обсяг інвестицій «SNCF Réseau», місцеві органи влади та уряд країни мають частково фінансувати такі інвестиції. Концесіонер бере на себе всі ризики, пов'язані з проектуванням, будівництвом та експлуатацією лінії, включаючи ризики залізничного сполучення. Натомість концесіонер отримує право збору платежів за пропуск складів поїздів по лінії. Збір сплачує потяги як державних компаній, так і приватних компаній-перевізників.

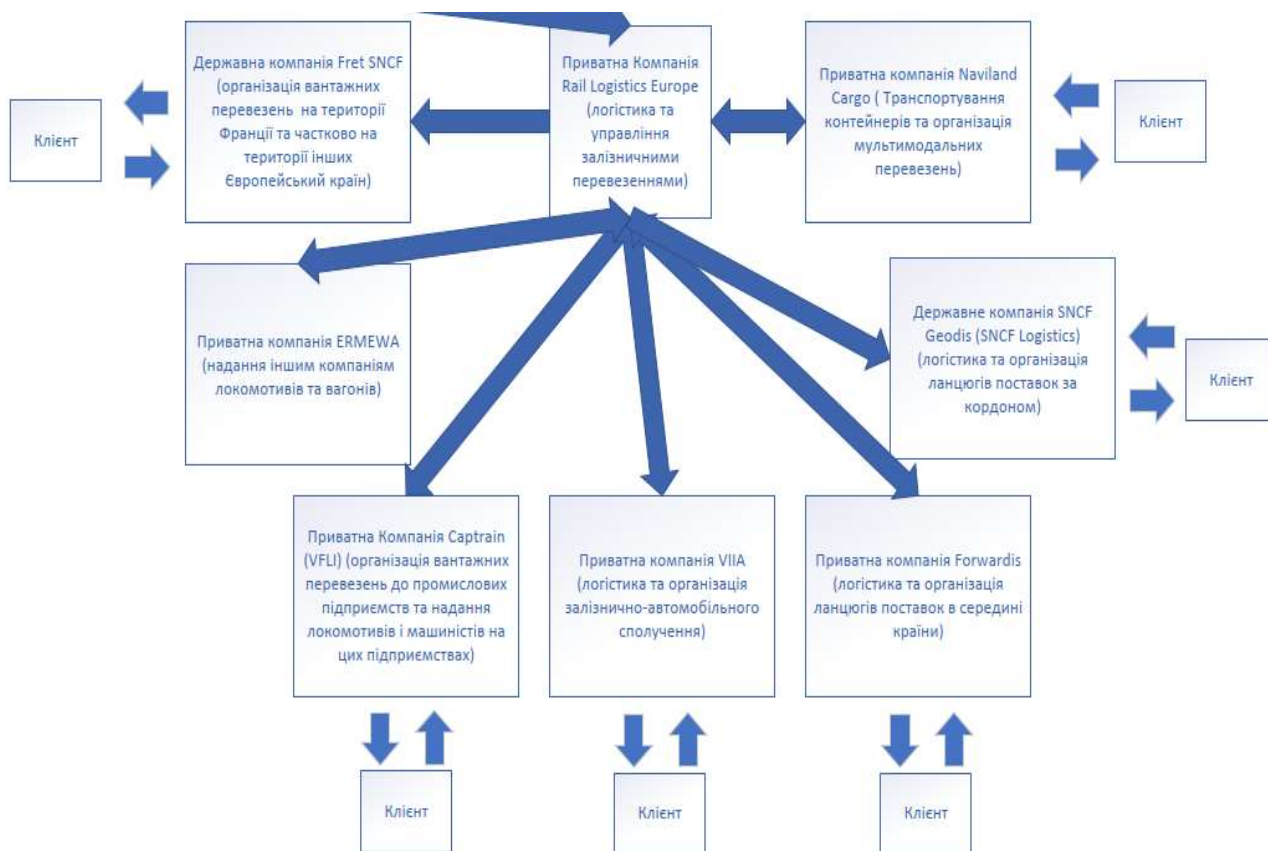


Рис. 1 – Структура управління вантажним рухом Французької залізниці (SNCF Réseau)

Аналізуючи недоліки та переваги структури управління вантажним рухом «SNCF Réseau», виділяються такі недоліки:

1) велика кількість інститутів, законодавчих актів та нормативів, які поширюються на французьку національну залізницю, що свідчить про високий рівень «бюрократизації» залізниці;

2) розділення ринку вантажних перевезень між існуючими компаніями-перевізниками, що значно ускладнює появу нових учасників перевезень;

3) велике навантаження на бюджети місцевих органів влади та уряду країни при виборі приватної компанії-перевізника моделі «Партнерство» (субсидування на інфраструктуру залізниці).

До переваг структури управління вантажним рухом «SNCF Réseau» відносяться:

1) середній рівень конкуренції між всіма компаніями-перевізниками всіх форм власності;

2) чітка модель взаємодії між приватними-компаніями перевізника та «SNCF Réseau»;

3) можливість вибрати одну із двох моделей взаємодії між приватними-компаніями перевізника, Французької залізниці (SNCF Réseau) та експлуатації інфраструктури;

4) розподілення сегментів ринку вантажних перевезень між компаніями-перевізниками;

5) наявність державних та приватних компаній-перевізників в додаткових сегментах ринку, що і створює конкуренцію в вантажних перевезеннях для існуючих компаній перевізників.

Якщо брати до уваги структуру управління вантажними перевезеннями Укрзалізниці, то в ній присутні регіональні філії, що керують вантажними перевезеннями по всій території України. Регіональні філії підпорядковуються Укрзалізниці, а тому вони є державними.

В Україні держава є монополістом вантажних перевезень, тому приватні вантажні компанії як українські, так і зарубіжні відсутні. Але важливо зазначити, що на мережі залізниць України представлені різні власники приватних вагонів, що сплачують Укрзалізниці плату за використання магістральних локомотивів та за інфраструктуру.

Отже, досвід «SNCF Réseau» може бути дуже корисним при формуванні напрямків реформування Укрзалізниці. Слід також відзначити, що досвід інших країн ЄС в сфері вантажних перевезень теж може стати вагомим. Україна може запровадити на законодавчому рівні доступ приватних компаній-перевізників до вантажного руху по залізниці, що створить умови для появи конкуренції, а це в свою чергу підвищить якість і безпеку перевезень.

Література

1. SNCF Group - who we are?: Електронний ресурс URL: <https://www.sncf.com/en/group/profile-and-key-figures/about-us/who-we-are> (дата звернення 04.09.2022);

2. Аналіз прикладів SNCF Réseau. Реформа залізниць: Збірник матеріалів щодо підвищення ефективності сектора залізниць. 2017. №2. С. 687-702. URL: <https://olc.worldbank.org/system/files/Full%20Russian%20RailToolkit.pdf>.

УДК 656.025

ОРГАНІЗАЦІЯ МІСЬКИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ РОЗВИТКУ КОНЦЕПЦІЇ ЕКОЛОГІСТИКИ

Шраменко Наталя Юріївна, доктор технічних наук, професор,
Національний університет «Львівська політехніка»
e-mail: nshramenko@gmail.com

Останнім часом спостерігається глобальний розвиток концепції екологічної логістики (екологістика, зелена логістика), яка розглядається як ефективний підхід до управління матеріальними та супутніми потоками з ціллю зниження еколого-економічних збитків, що наносяться довкіллю.

В якості основних напрямків, що дозволяють створити умови для формування еко-логістичної системи на основі сталого розвитку «зеленого» ланцюга поставок, можна виділити: застосування екологічно чистих видів транспортних засобів, скорочення споживання енергії та ресурсів різного виду, оптимізація транспортно-технологічних процесів в системах доставки.

Отже, стійкий розвиток «зелених» ланцюгів поставок, впровадження екологічних принципів та енергоефективних технологій міських перевезень вантажів обумовлює актуальність таких досліджень.

Глобальному розвитку концепції «зеленої» логістики сприяють чотири основні фактори – безпосередньо компанія, ставлення клієнтів, політичний та суспільний устрій [1].

В умовах паливно-енергетичного дефіциту особливої актуальності набуває стійкий розвиток «зелених» ланцюгів постачання, впровадження екологічних принципів та енергоефективних технологій при організації міських перевезень вантажів.

Транспортні та логістичні оператори розглядають альтернативні способи доставки товарів до міських районів з використанням електромобілів, вантажних велосипедів, внутрішніх суден та залізничного транспорту [2]. На прийняття рішення впливає рівень розвитку транспортної інфраструктури, обсяг вантажу, що перевозиться, організаційні заходи, техніко-економічне обґрунтування.

При формуванні транспортно-розподільчої системи необхідний комплексний контроль над перевезеннями, що заснований на широкому застосуванні сучасних електронних, комунікаційних, інформаційних технологій [3]. Важливе значення має врахування ризиків в роботі складних систем [4]. Для визначення структури розподільчої мережі може бути використане імітаційне моделювання [5-7].