

Є. Альошинський, д. т. н., професор,

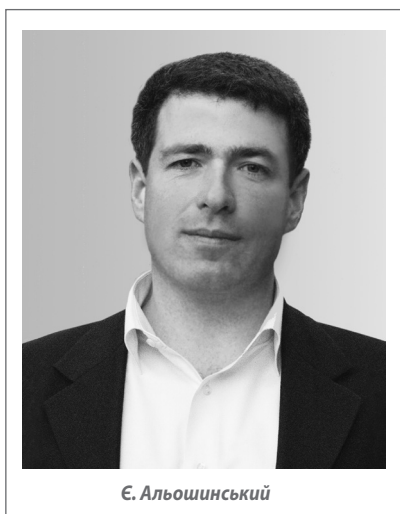
К. Байдіна, магістр,

Український державний університет залізничного транспорту (УкрДУЗТ), м. Харків

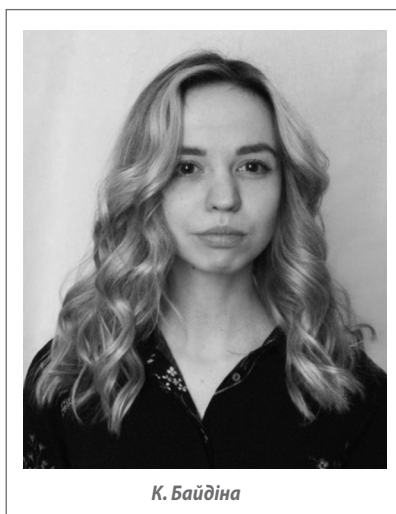
НАПРЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В ЄВРОПЕЙСКУ СИСТЕМУ ШВИДКІСНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

КЛЮЧОВІ СЛОВА: швидкісні залізничні перевезення, туризм, логістична привабливість, SWOT-аналіз

Балканський напрям цікавий можливістю організації пасажирських та швидкісних залізничних перевезень від Одеського регіону до західного узбережжя Чорного моря (Румунія, Болгарія) до Туреччини, Греції або Адріатичного узбережжя (Хорватія, Словенія, Італія тощо).



На сьогоднішній день одним з пріоритетних завдань для ПАТ «Укрзалізниця» (далі – ПАТ УЗ) є розвиток швидкісної залізничної мережі. Крім того, однією із головних стратегічних цілей для зменшення збитковості пасажирських перевезень та відходу від перехресного субсидування може стати розвиток залізничного туризму.



Прикладом для впровадження туристичних послуг та організації швидкісного залізничного руху можна вважати провідні світові компанії, до яких зокрема відносяться DeutscheBahn (Німеччина) та SNCF (Франція), які організують не тільки залізничне транспортування, а й пропонують своїм клієнтам послуги з автотранспортних



перевезень, а також займаються реалізацією комплексних туристичних маршрутів з одночасним розміщенням у готелях.

Останнім часом ПАТ УЗ все більше і більше розширює можливості пасажирів. В 2017 році вже було відкрито низку нових напрямків, в тому числі в міжнародному сполученні (на Польщу), а також розробляються перспективні маршрути, які планують відкрити найближчим часом (рис. 1).

На думку авторів, серед найбільш перспективних з точки зору туристично-ділової привабливості та з точки зору інтеграції до європейської мережі швидкісних перевезень виглядають два напрями руху:

1) **Прибалтійський напрям.** Це пояснюється тим, що останнім часом в Україні все більшої популярності набувають туристичні подорожі в напрямку країн Прибалтики (Литви, Латвії та Естонії) та далі до скандинавських країн (зокрема Фінляндії, Швеції, Данії та Норвегії з використанням поромних переправ з Клайпеди, Риги, Вентспілса й Таллінну). Головними стиковими вузлами для цього напрямку виглядають Вільнюс (Литва) та Рига (Латвія), які також, як і Україна, входять до мережі «простору 1520 мм». (Аналіз перспектив розвитку системи швидкісних перевезень до країн Північно-Східної Європи буде наведено в окремих публікаціях).

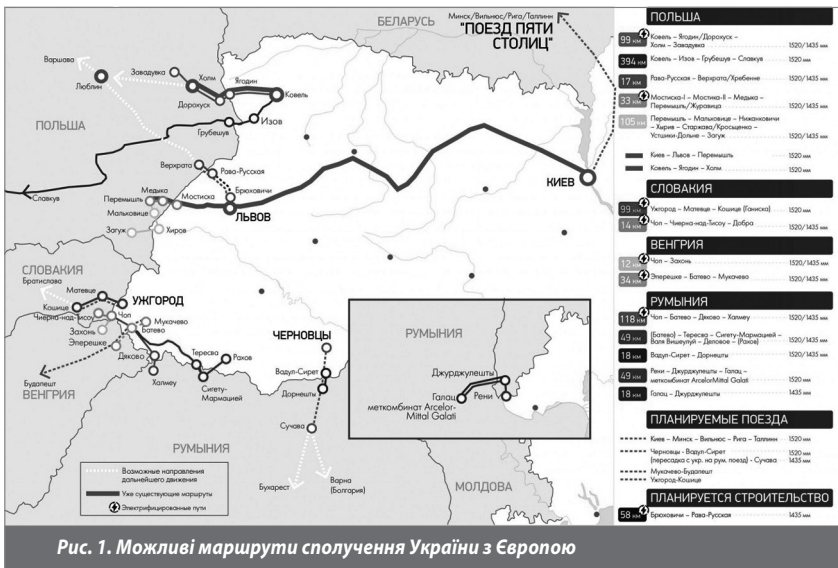


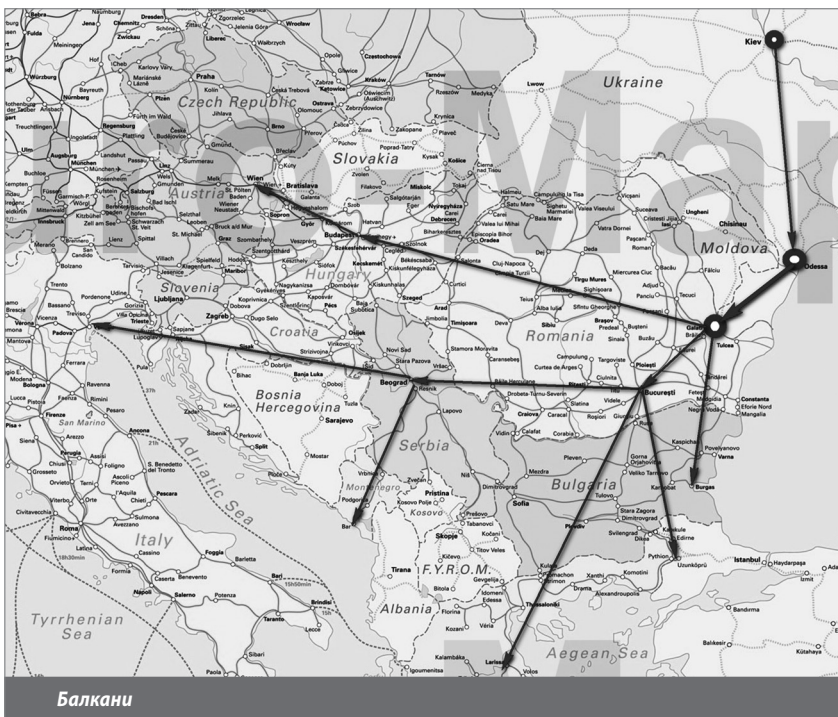
Рис. 1. Можливі маршрути сполучення України з Європою

2) Балканський напрям. Цей напрям цікавий можливістю пасажирських та швидкісних перевезень від Одеського регіону до західного узбережжя Чорного моря (Румунія, Болгарія) до Туреччини, Греції або до Адріатичного узбережжя (Хорватія, Словенія, Італія тощо). Головним стиковим вузлом виглядає прикордонне румунське місто Галац, що входить до європейської мережі швидкісних перевезень «простору 1435 мм» та має можливість обслуговування поїздів мережі 1520 мм.

На сьогодні ці регіони виглядають для українських мешканців до-

ступними тільки з використанням повітряного та частково автомобільного/автобусного сполучення.

Як зазначалося вище і прибалтійський, і балканський напрямки перевезень є дуже цікавими з точки зору туристичної привабливості. На сьогодні, саме туризм є однією з найважливіших сфер сучасної економіки України, який позитивно впливає на розвиток інших секторів, включаючи готельне господарство, транспорт і комунікації, будівництво, роздрібну торгівлю, виробництво й торгівлю сувенірами та ін., будучи каталізатором їхнього розвитку.



Балкани

Характерно те, що не лише інші держави приваблюють українців, а й сама Україна останнім часом є також привабливою для відпочинку іноземних туристів. Особливо цікавим для іноземців є дешевий для них відпочинок на Чорноморському узбережжі Одеського регіону. Особливість економіко-географічного розташування області, сприятливі природно-кліматичні умови, різноманітні природні лікувальні ресурси, наявність піщаних пляжів обумовлюють розвиток саме в цій області сфери туризму і рекреації.

Аналіз статистичних показників лише підкреслює гіпотезу щодо привабливості Одеського регіону для іноземних туристів. Зокрема у 2016 році пасажиропотік у міжнародних пунктах пропуску через кордон в межах Одеської області склав 7,4 млн. осіб, що на 1,5 млн. осіб більше порівняно з 2015 роком, з них іноземців – 4,5 млн. осіб (+900,0 тис. осіб).

Також для підтвердження гіпотези, що на сьогодні Одеський регіон є одним з найпривабливіших місць в Україні, яке бажають відвідати іноземні туристи, авторами було проведено маркетингове дослідження (анкетування) в місті Мюнхен (Німеччина). В опитуванні взяло участь 100 респондентів (стать: чоловіча – 58%, жіноча – 42%; вікова категорія: 25 - 35 – 30%, 36-45 – 50%, 46-55 – 20%; достаток: середній – 55%, вище середнього – 25%, високий – 20%). Анкетування показало, що 21% – опитаних респондентів вже відвідували Одеський регіон та планують приїхати ще; 42% респондентів бажають відвідати Одесу; 37% – опитаних не планують або не замислювалися про подорож до Одеси та України в цілому (рис. 2).

Для підтримки вже існуючого рівня попиту (в додаток до паромного сполучення Чорним морем) та збільшення туристичної активності європейців і українців в обох напрямках перевезень проаналізовано повітряні, автобусні, залізничні та змішані варіанти сполучення України (через

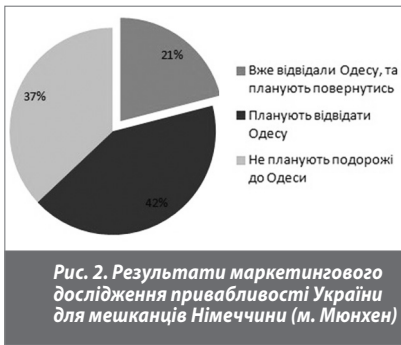


Рис. 2. Результати маркетингового дослідження привабливості України для мешканців Німеччини (м. Мюнхен)

Київ та Одесу) з Південно-Східною Європою. Зокрема, із використанням залізничного транспорту запропоновано та проаналізовано 4 наведених нижче проектних варіанти (див. рис. 3), що можуть стати продовженням вже існуючих маршрутів поїздів з Києва, Харкова тощо..

Варіант 1 – маршрут поїзда через Молдову. Поїзд прямує з Одеси через Кишинів до станції Галац (Румунія), об'їжджаючи при цьому складні ділянки. Основна перевага такого маршруту: відкриття маршруту не вимагає великих капіталовкладень в інфраструктуру; недоліком є збільшення часу прямування поїзда за рахунок митних процедур та неможливість

будівництва й реконструкції залізничних ліній та території іншої держави.

Варіант 2 – продовження маршруту швидкісного поїзда (Київ – Одеса) від станції Одеса-Головна через Молдову, до станції Галац з зупинками на станціях Затока, Рені, Джурджулешти (Молдова). Порівняно з попереднім варіантом зменшується час перебування пасажирів у дорозі, за рахунок проходження тільки однієї митниці на території Молдови.

Варіант 3 – швидкісна магістраль (колії 1520 мм) між Одесою та містом Галац. Перевагою такого маршруту є найменший час перебування пасажирів у дорозі, основним недоліком цього варіанту є те, що така магістраль проектується через заболочену територію між містом Ізмаїл та містом Рені. Цей варіант вимагає значних капіталовкладень в будівництво інфраструктури.

Варіант 4 базується на досвіді організації пасажирських перевезень провідними світовими залізничними компаніями. Пропонується організувати подорож за єдиним квитком (поїзд-автобус). Маршрут

прямування поїзда Одеса – Затока – Ізмаїл, де відбувається пересадка пасажирів на автобус, який прямує до станції Галац. Для цього потрібно модернізувати перегін Білгород-Дністровський – Ізмаїл та налагодити співпрацю з автомобільним транспортом, щоб запропонувати пасажиром вибір комфортного для них транспортного засобу.

Можливі два способи для реалізації даного варіанту: перший – це оренда транспортних засобів (а саме, автобусів) у транспортних компаній, другий – створення на базі ПАТ УЗ окремого підрозділу, який буде займатися перевезенням пасажирів на автобусах в міста з маленьким пасажиропотоком, або в міста, де відсутні залізничні магістралі. (Створення такого структурного підрозділу дозволить ПАТ УЗ одноособово розпоряджатися прибутком від перевезення та контролювати сезонність пасажиропотоку, зменшуючи або збільшуючи при цьому кількість транспортних засобів, в які буде здійснюватися пересадка пасажирів з поїзда).

Крім вищенаведених варіантів, розглянуто й варіанти повітряного та автобусного сполучення. Для подальшого вибору проведено маркетингове й логістичне дослідження запропонованих залізничних та альтернативних (з використанням інших видів транспорту) варіантів маршрутів між Україною та Південно-Східною Європою. Для цього виявлено основні фактори, що зазвичай враховують потенційні пасажирів при плануванні подорожі:

- вартість перевезення;
- доступність;
- час в дорозі;
- своєчасність/дотримання графіку;
- кількість пересадок на маршруті;
- наявність та складність реєстраційних процедур та перевірок на кордоні;
- зручність/комфорт;
- збереженість багажу в дорозі;
- можливість харчування в дорозі;
- розважально-інформаційний супровід в дорозі;
- імідж перевізника (або виду транспорту);

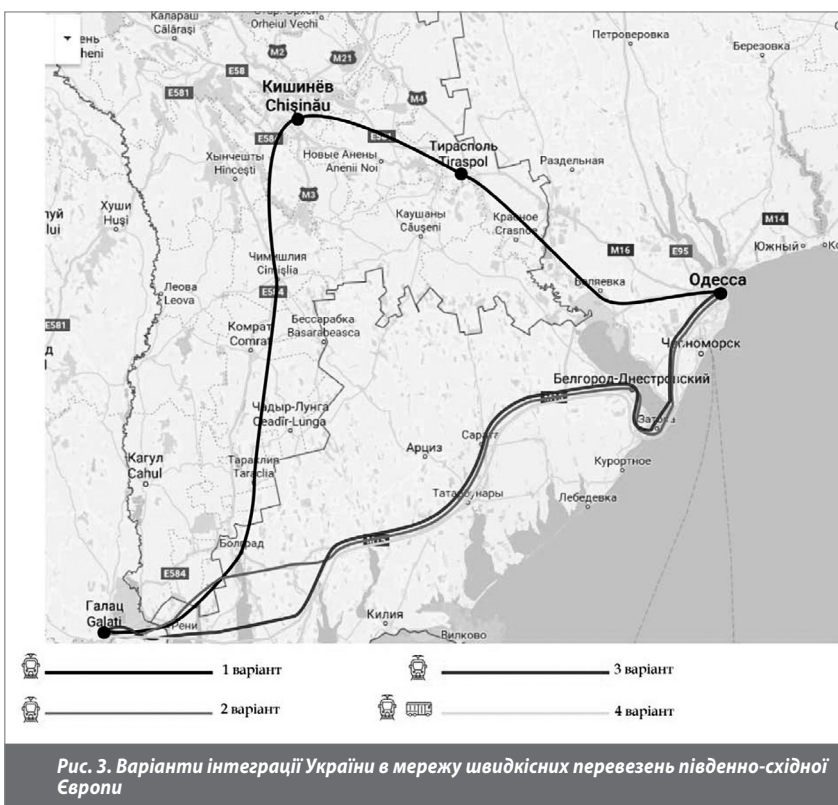


Рис. 3. Варіанти інтеграції України в мережу швидкісних перевезень південно-східної Європи

- надійність перевезення;
- регулярність перевезення;
- додаткові послуги.

Крім того, при виборі оптимального варіанту маршруту необхідно враховувати такі фактори як:

- наявність організаційних перешкод (в тому числі на державному та міждержавному рівні);
- обсяги капіталовкладень на відкриття або підтримку проекту маршруту;
- обсяги експлуатаційних та супроводних витрат при виконанні перевезень;
- наявність високої ймовірності довготривалості проекту.

За визначеними критеріями з використанням бального методу виконано рейтингування всіх можливих варіантів маршруту перевезення пасажирів в напрямку Україна – Південно-Східна Європа для виявлення таких проектних рішень, що забезпечили би найкращі показники за переліченими факторами. Розрахунки за бальним методом надали можливість відсіяти менш привабливі варіанти маршрутів для потенційних користувачів транспортної послуги.

Зокрема, відсіялися варіанти автобусного (через складний тривалий переїзд та велику кількість зупинок на митних пунктах пропуску), деякі варіанти повітряного сполучення (наявність пересадок, висока вартість, нерегулярність й низька доступність перевезення), запропонований вище 3-й варіант швидкісного залізничного сполучення (складність й висока вартість капіталовкладень в будівництво інфраструктури).

Для оцінки раціональності впровадження більш перспективних (що не були відсіяні) варіантів з точки зору логістичної привабливості побудовано імітаційну модель, що базується на принципах методу аналізу ієрархії (MAI). Цей метод застосовується в логістиці якщо потрібна більша точність порівняння варіантів для прийняття компромісних рішень. Метод припускає, – постійне попарне порівняння різних варіантів за всіма переліченими факторами на основі ієрархічної шкали переваг.

Моделюванням виявлено, що найбільш привабливими з точки зору логістики для потенційних користувачів маршруту є саме залізничні варіанти перевезення (запропоновані вище варіанти 2 та 4).

З метою виявлення переваг і недоліків цих варіантів в порівнянні з іншими варіантами був проведений SWOT-аналіз, методологія якого передбачає: по-перше, виявлення внутрішніх сильних й слабких сторін, а також зовнішніх можливостей та загроз; і, по-друге, встановлення зв'язків між ними. Проведення SWOT-аналізу запропонованих варіантів проектних рішень призвело до наступних висновків.

Варіант 2. Одеса – Затока – Рені – Джурджулешти (Молдова) – Галац (Румунія).

Strengths (сильні сторони):

- більш низькі капіталовкладення в будівництво (модернізацію) інфраструктури, за рахунок проходження поїзда через територію іншої держави;
- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту;
- розвиток нового для пасажирів напрямку;
- залучення пасажирів з інших видів транспорту;

Weaknesses (слабкі сторони):

- неможливість будівництва (модернізації) залізничного полотна на території іншої країни (Молдові);
 - збільшення часу прямування поїзда, за рахунок проведення митних операцій у Молдові;
 - неможливість контролювати сезонність пасажиропотоку.
- ##### *Opportunities (можливості):*
- вихід на міжнародний рівень в сфері транспортного обслуговування;
 - збільшення відсотка туристів з Південно-Східної та Центральної Європи.

Threats (загрози):

- сезонність перевезення;
- неконтрольована політична ситуація.

Варіант 4. Подорож за єдиним квитком.

Strengths (сильні сторони):

- незначні капіталовкладення в будівництво (модернізацію) інфраструктури;
- підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту;
- розвиток нового для пасажирів напрямку;
- залучення пасажирів з інших видів транспорту;
- відносно невеликий час у дорозі та помірна вартість квитка.

Weaknesses (слабкі сторони):

- неможливість контролювати сезонність пасажиропотоку;
- неможливість проведення митних операцій у дорозі, як результат збільшення часу прямування;
- топографічна ситуація (наявність заболоченої території);
- відсутність туристичних послуг в місті, де відбувається пересадка.

Opportunities (можливості):

- збільшення відсотка туристів з Південно-Східної та Центральної Європи;
- вихід на міжнародний рівень в сфері транспортного обслуговування.

Threats (загрози):

- поганий стан автодорожнього полотна;
- відсутність просторового планування.

Аналіз вище перелічених логістичних показників, а також переваг й недоліків запропонованих варіантів, призвів до висновку, що до реалізації більш раціональним було б прийняття варіанту подорожі «за єдиним квитком», який не тільки дозволить ПАТ УЗ вийти на новий рівень розвитку, а й поверне частку пасажирів з інших видів транспорту. Техніко-економічне обґрунтування довело, що строк окупності проекту складатиме всього 3 роки.

В свою чергу, реалізація подібних проектів призведе не тільки до зменшення збитковості пасажирських перевезень, відходу від перехресного субсидування та розвитку залізничного туризму, а й до подальшої інтеграції України до європейської мережі пасажирських та швидкісних залізничних перевезень. 