

# Шанс, яким варто скористатися

**Інтеграція залізниць України в євроазійську транспортну систему – пріоритетний напрям антикризової стратегії Державної адміністрації залізничного транспорту країни. Про те, що вже зроблено для того, щоб українські магістралі стали одним з основних шляхів трансконтинентального вантажопотоку, і про завдання, які треба буде вирішувати галузі, розповів генеральний директор Укрзалізниці Михайло КОСТЮК.**

– Михайле Дмитровичу, керівники залізниць країн Європи не дуже давно оголосили про рішення збільшити товарообмін між Європою й Азією, порахувавши, що завдяки цьому вдасться мінімувати втрати від фінансової кризи. Це шанс вийти з кризи і для транзитних залізниць?

– Безумовно, і ми постаємо його не втратити. Узявши до уваги екологію і боротьбу з пробками на автодорогах, Європа дійсно робить ставку на залізничні перевезення. Але якщо там добре розвинутий пасажирський сегмент, то досвіду доставки по коліях великих обсягів вантажів немає – залізничний вантажопотік у Європі вдвічі менший, ніж в Укрзалізниці.

І наростити його автотранспортом не вийде. Чого варто, наприклад, проїхати великовантажними машинами хоча б по нашому українському бездоріжжю, не говорячи вже про азійські траси у бік Китаю. І той, хто має намір торгувати з міцніючими східними країнами, не може не враховувати тимчасові ремонтні, митні й інші витрати на шляху.

Проблема зникла б сама по собі, якби європейська залізнична мережа й мережа колишнього СРСР були взаємоінтегрованими. Але у нас різна ширина колії, інші системи сигналізації, тяги, керування рухом. В один день це не переробиш. Але є варіанти. Досвід заходу української широкої колії на територію Польщі до Катовіце, куди возимо руду й інші вантажі, підтверджує правильність ідеї російських колег створити ширококоліїний коридор до Братислави й далі до Відня. Це й допоможе мобілізувати вантажі з Кореї, Китаю і Японії. Цей проект

надзвичайно вигідний і для нас тому, що євроазійський маршрут пройде територією України. І ми вже заявили про готовність брати участь у його реалізації нарівні з Росією, Словаччиною й Австрією.

– Чи можна вважати першим кроком Укрзалізниці у цьому напрямку поновлення контейнерних перевезень?

– Контейнерний поїзд “Ярослав” уперше перевіз великовантажні автомобілі через українсько-польський кордон у 2003 році й за три роки переправив 3,2 тис. автопоїздів. Але потім через збільшення тарифів перевізники втратили інтерес до маршруту. Сьогодні нам важливо хоча б на рівні нульової рентабельності возити великовантажні автомобілі чи причепи вантажівок на залізничних платформах. А в перспективі – ще глибше інтегруватися в Європу. Уже сьогодні можна було б мобілізувати центральні, а не тільки прикордонні термінали. І сформувати транспортну логістику так, щоб, завантаживши автомобіль на європейський рухомий склад, швидко доставитися до пункту перевантаження, переставити на платформи широкої колії й через Україну везти в Росію.

У свою чергу росіяни вже орендували на 15 років у Словаччині термінал “Добра”, куди заходить широка колія, і, не чекаючи кращих часів, переключають на себе вантажопотоки. Ну а ми запропонували симбіоз авто- і залізничних послуг. Саме те, що треба у форматі оперативних перевезень “від дверей до дверей”.

– Чи вже є домовленість про терміни початку будівництва широкої колії до Відня?

– Поки всі учасники проекту – Росія, Україна, Словаччина й Австрія – розробляють його

на паритетних умовах. Це завдання не одного дня, воно вимагає детальних розрахунків. Готується техніко-економічне обґрунтування, обговорюються питання виділення землі, пайової участі й власності, технічного забезпечення. Ми на шляху до створення консорціуму.

– Представники Львівської обласної держадміністрації неодноразово висловлювалися за будівництво і вузької колії євроформату з Польщі до Львова. Щоправда, мова йшла про розвиток саме туристичних маршрутів. Чи актуальний цей проект?

– Коли обговорюється створення будь-якого транспортного коридору, насамперед враховуються обсяги перевезень. Ділянка Львів – Краків – прекрасний туристичний маршрут. Але тільки заради нього ми не можемо дозволити собі будувати за державні гроші спеціальну колію. Якщо знайдеться інвестор, що бачить логіку розвитку цього проекту, Укрзалізниця, безумовно, підтримає його технічно.

– А як реалізуються інвестиційні програми Укрзалізниці?

– Цього року ми скоротили приблизно на чверть капітальні вкладення. Настільки ж зменшили ремонт рухомого складу. Однією з причин цього є те, що близько 30 тис. вагонів простоє. Крім того, посилюється криза й недостачу матеріалів, деякі заводи стали абияк ремонтувати наш рухомий склад – якість ремонту погіршилася. І тепер ми вимагаємо компенсації за неякісно виконані роботи на суму 200 млн гривень.

Вагонобудівні підприємства отримали замовлення на 15% від обсягів торішніх контрактів. Мало, але що поробиш? Щоб дати роботу вітчизняним підприємствам, ми залуцаємо кредит Європейського банку реконструкції і розвитку для виробництва нового рухомого складу. Замовили дві тисячі нових вантажних вагонів.

Почали будівництво 70-кілометрової другої колії в напрямі до одеських портів, щоб до літніх перевезень підвищити пропускну здатність напрямку Долинська – Миколаїв. Для розмежування



пасажирського й вантажного руху на напрямку Київ-Харків електрифікуємо рівнобіжні ділянки шляху.

– Яка ситуація з уже налагодженими транзитними маршрутами, зокрема, російських вантажів у морські порти України?

– Щоб зберегти й збільшити вантажопотік, активізуємо взаємодію з портами, виключаємо простої вантажів, намагаємося вести гнучку тарифну політику. Звичайно, можна вважати себе найголовнішими, встановлюючи зручні лише для себе правила, але користі від цього не буде. Тому відслідковуємо вантажопотоки й намагаємося зацікавити клієнта тарифними ставками. Вони не вищі за ті, що діють у наших закордонних колег. Але якщо клієнт приходить до нас з новим обсягом вантажу, ми розглядаємо його як учасника процесу перевезень і в рамках закону створюємо всі можливі преференції.

– Криза позбавила залізницю не тільки вантажів, але й пасажирів. Держкомстат України з початку року зафіксував 10-відсоткове зниження пасажиропотоку. А поїзд із Москви до Сочі, що курсує через Україну, може незабаром узагалі залишитися без пасажирів через їхнє невдоволення процедурою митних оглядів – може, варто переглянути пасажирську політику?

– Ми відслідковуємо ситуацію й визнаємо, що навіть у поїздах Київ-Москва, Харків-Москва митний огляд відбиває бажання в багатьох

громадян користуватися послугами залізниць. Звичайно, було б добре організувати митний огляд перед посадкою в поїзд і зробити його більш цивілізованим. І в цьому напрямку в нас є спільні з російськими колегами напрацювання. Але їх потрібно довести до логічного завершення. Дороги гарні – і з російської сторони, і з нашої, подорожувати можна й потрібно без проблем.

– Нерідко пасажирів скаржаться і на якість послуг, наданих Укрзалізницею. Як привести у відповідність вартість проїзду і рівень сервісу?

– Так, найчастіше, перше що бачить пасажир, увійшовши в вагон, – це згорнутий матрац зразка 30-х років минулого століття. Щоб поліпшити сервіс, ми вирішили проводити виставки продукції вітчизняних виробників. І вибирати найбільш якісну продукцію, оминаючи посередників. Адже сьогодні, коли боротьба на ринку стала надзвичайно гострою, окремі виробники йдуть на будь-яку хитрість, аби просунути свій товар. Утім, якими недоліками грішать виробники товарів для транспорту, ми ще раз переконалися на лютневій виставці постільної білизни і вагонного інвентарю. Ужили заходів, і тому в цей раз серед учасників тендера не виявилось жодної компанії з допотопними матрацами й неякісним текстилем. В остаточному результаті від цього виграють пасажирів.

Людмила МЕНЖУЛІНА