

ЕКОНОМІЧНЕ ОБГРУНТОВАННЯ ПЕРЕХОДУ НА ДЕННІ ПАСАЖИРСЬКІ ПОЇЗДИ

В статті розкрито та обгрунтовано економічну доцільність переходу на денні пасажирські поїзди.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирський вагон, сервіс, пасажиропотік, ринок.

В статье раскрыто и обосновано экономическую целесообразность перехода на дневные пассажирские поезда.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирский вагон, сервис, пассажиропоток, рынок.

In the article financial viability of passing is exposed and reasonable to the daily passenger-trains.

Keywords: railway transport, passenger carriage, service, market.

Постановка проблеми. Уряд готує постанову про затвердження принципово нової класифікації пасажирських поїздів, яка фактично замінить всю класифікацію залізничних перевезень пасажирів. В її основу має бути покладений принцип поділу даного виду перевезень на денні та нічні. У рамках цих основних груп нічні потяги підрозділятися на "Євронай", "Нічний експрес", "Нічний швидкий" і "Нічний пасажирський", а денні - на "Євросіті", "Інтерсіті" і "Інтерсіті регіональний".

Відповідно до поставленого завдання, перевагою денних поїздів для залізниці порівняно із нічними є зменшення собівартості за рахунок продуктивності вагона та мінімізації інвестицій у рухомий склад, економія фонду заробітної плати. Заплановано, що економія витрат при введенні денних поїздів складе 40%.

Градація по класах тепер буде відитовхуватися швидше від рівня комфорту рухомого складу, а не швидкості. Зараз чітко затверджених критеріїв класифікації поїздів немає, але традиційно залізниця ділить всі міжрегіональні поїзди на пасажирські (із середньою швидкістю руху до 50 км/год), швидкі (від 50 до 70 км/годину) і швидкісні (більше 70 км/год). Останній клас був введений порівняно недавно, з появою в сфері пасажирських залізничних перевезень так званих експресів. При цьому до будь-якого з вищеназваних класів "Укрзалізниця" може застосувати параметр "фірмовий", що передбачає підвищений рівень комфорту і підвищення коефіцієнту тарифу від 1,1 до 2,0.

Мета статті. Дослідити економічну обгрунтованість переходу на денні пасажирські поїзди.

Викладення основного матеріалу. На основі нової класифікації зміняться тарифи, які дозволять "Укрзалізницю" зробити перевезення безбитковими і акумулювати ресурси для оновлення рухомого складу залізниць, з метою забезпечення залізничним перевезенням європейського стандарту якості. На

даний час пасажирський парк залізниць складає 6 тис. вагонів, що активно використовуються, близько 70% з яких - на межі закінчення терміну служби і потребують заміни. Тобто тільки для заміни зношених вагонів необхідно близько \$3,4 млрд.

З одного боку, поява денних поїздів має скоротити потенційні витрати: експерти підрахували, що, приміром, шість вагонів експресів, що курсують зараз (денні поїзди з місцями для сидіння - аналог майбутніх "Інтерсіті"), замінюють 20 вагонів звичайного нічного поїзда. Адже денний потяг встигає за добу зробити кілька рейсів, в результаті підвищується оборотність вагона.

З іншого боку, підвищення інтенсивності руху вагонів у складі денних поїздів, а одночасно і кількості пасажирів, яку може перевезти такий поїзд за добу, можливе за однієї умови: середня швидкість буде збільшена хоча б у два рази. Тут коло замикається, оскільки на основі лише наявного рухомого складу це зробити неможливо - необхідно закуповувати нові вагони з більш високими технічними характеристиками. Поки вагонів, які відповідали б європейській класифікації пасажирських перевезень, в Україні немає, хоч вони повинні з'явитися до Євро-2012. Нагадаємо, це чеські поїзди City Elephant, розраховані на перевезення до 300 км (їх закуплено 2 одиниці), і корейські Hyundai (10 одиниць). Всі інші поїзди, хоч і класифіковані за європейськими стандартами, будуть знайомі нам з українських реалій.

Фахівці Укрзалізниці продовжують розробляти нові напрямки швидкісного руху потягів. Нині зі столиці курсує вже кілька прискорених денних потягів – до Харкова, Дніпропетровська та Хмельницького.

Головним пасажирським Управлінням Укрзалізниці разом з причетними Головними управліннями, Південно-західною та Львівською залізницями на підставі аналізу існуючого пасажиропотоку розглянуто доцільність введення прискорених денних поїздів на напрямках Київ-Львів та Київ-Луцьк.

На напрямку Київ-Львів нині курсує 8 пар пасажирських потягів. Обласні центри Вінниця та Хмельницький зв'язані зі столицею денними поїздами прискореного руху Київ-Хмельницький та комфортними електропоїздами Київ-Вінниця. В середньому за добу в цьому напрямку відправляється близько 2,5 тисяч пасажирів, у тому числі 700 – на Львів, 840 – на Хмельницький та 908 – на Вінницю.

Одним із можливих варіантів є подовження маршруту денного потяга Київ-Хмельницький до Львова із збільшенням в ньому кількості вагонів. У цьому випадку час відправлення потяга з Києва залишиться незмінним – 6.35 та 17.00. До Львова потяг має прибувати о 14.30 та о 1-й годині ночі. За умови курсування діючими швидкостями, розрахунковий час руху з Києва до Львова складе 7 годин 55 хвилин.

Досвід експлуатації прискорених потягів Київ-Харків та Київ-Дніпропетровськ свідчить про те, що перебування у дорозі протягом 6 годин важко переноситься пасажирами. У випадку курсування аналогічного потяга до Львова пасажир перебуватиме у дорозі ще більше – майже 8

годин, а один із потягів буде прибувати до місця призначення у незручний час - о 1-й годині ночі. Таким чином, фахівці зробили висновок, що денний поїзд Київ-Львів збереже існуючий пасажиропотік до Хмельницького, але заповнення вагонів до Львова буде мінімальним [1].

З урахуванням усіх цих моментів пропонується в 2012 році поетапно підготувати напрямок Київ-Львів (а саме – колійне господарство, господарство електропостачання, служби сигналізації та зв'язку та локомотивного господарства) до умов прискореного руху зі швидкістю 140 км/год та придбати на Крюківському вагонобудівному заводі нові пасажирські вагони міжобласного типу, розраховані саме на таку швидкість. У цьому випадку час руху з Києва до Львова складе всього 6 годин 12 хвилин.

Що стосується напрямку Київ-Рівне-Луцьк, за існуючими на сьогодні швидкостями руху до 120 км/год час перебування у дорозі від Києва до Луцька складатиме 6 годин 12 хвилин. Відповідно до аналізу існуючого пасажиропотоку, населеність потягів у напрямку Київ-Рівне-Луцьк складає від 15 до 40% і лише по п'ятницях та неділях підвищується до 80%.

Таким чином, на думку фахівців Укрзалізниці, через відсутність достатнього пасажиропотоку недоцільно вводити денний потяг паралельно з комфортним електропоїздом №823 Київ-Рівне. Навіть якщо замінити комфортний електропоїзд денним прискореним потягом і зменшити кількість зупинок з 30 до 3-х, це, на думку фахівців, не призведе до збільшення пасажиропотоку. До того ж, вартість квитка у цьому випадку зростає з 20,74 грн. (у комфортному електропоїзді) до 40 грн. (у денному прискореному потязі). Отже, висновок фахівців: введення в експлуатацію денного потяга Київ-Рівне-Луцьк наразі є економічно недоцільним.

Укрзалізниця проаналізувала маршрути курсування пасажирських поїздів на предмет визначення попиту, економічної доцільності та технічних можливостей здійснення пасажирського руху. На підставі даних, отриманих з використанням автоматизованої системи аналізу пасажиропотоку (кількості пасажирів у кожному поїзді, зручності графіку руху, зупинок, часу на посадку-висадку), а також з метою зменшення збитків у пасажирських перевезеннях Укрзалізниця переглянула розклад руху на деяких напрямках.

«Необхідність оптимізації економіки пасажирських перевезень вже просто перезріла. Сьогодні крізь призму аналізу, як через збільшувальне скло, чітко видно, які поїзди возять повітря, і в «топках» порожніх пасажирських вагонів спляють не вугілля, а гроші залізниці. Лише вдумайтесь, за останніх 20 років стільки всього сталося в країні: у нас з'явилося безліч маршруток, автобусів, збільшилися перевезення авіатранспортом. Державні заводи, до яких підвозили людей по державних залізницях, вже викуплені, нарешті, населення країни скоротилося практично на 6 млн. чоловік. Але кількість рейсів пасажирських поїздів, що курсують по країні, не переглядалися дуже давно. Ось і виходить, що йде напівпорожній поїзд, а паралельно з ним по цьому ж маршруту автобус, який також не може

набрати достатню кількість пасажирів. Тому будемо і надалі аналізувати, переглядати маршрути, вводити нові денні експреси і не лише в напрямках міст, приймаючих чемпіонат Євро–2012. Зміни невідворотні – сьогодні це вже ні в кого не викликає сумніву. Залізничники мають рухатися вперед і розвивати галузь, а не консервувати той непростий стан справ, який зараз є», – заявив з цього приводу генеральний директор Укрзалізниці Володимир Козак.

Водночас, за словами генерального директора Укрзалізниці, це не означає, що регіони залишаться без залізничного сполучення. Володимир Козак наголосив, що пасажирів обов'язково будуть перевезені. Розклад буде відкоригований шляхом заміни маршрутів, на яких кількість пасажирів невелика та зміни періодичності курсування поїздів, – буде знайдено варіанти, які дозволять забезпечити транспортне сполучення між населеними пунктами України та зробити рух поїздів більш оптимальним.

Зокрема, будуть визначені пересадочні вузлові станції – комфортні, зручні за географічним положенням, з достойним рівнем сервісу для пасажирів. Поступово, поетапно, починаючи з введення нового графіку 2012/2013 рр. у травні 2012 року, буде збільшуватися кількість денних поїздів, а на заміну тих, що будуть відмінені, – прийдуть швидкісні міжрегіональні експреси. У будь-якому випадку пасажирів зможуть дістатися до обласного центру приміським поїздом, далі пересісти на комфортний, швидкісний денний поїзд або на нічний, в залежності від дальності поїздки, і дійхати до місця призначення. Окрім того, сьогодні залізниці закликають місцеву владу до тісного співробітництва у питанні розробки оптимальної схеми сполучення, яка б враховувала можливість підвезення пасажирів до залізничних пересадочних вузлів, зокрема, і автотранспортом [2].

Ще до введення нового графіку руху залізничники пропонують пасажирів альтернативні маршрути. Відміна частина прямих рейсів не означає, що пасажирів не зможуть дістатися до пунктів призначення. Так для задоволення потреб пасажирів та забезпечення стабільного залізничного сполучення замість поїзда №617/618 Хмельницький-Київ, який припинив курсування з 1 листопада 2011 р., на дільниці Хмельницький-Вінниця через станцію Хмільник запроваджується курсування рейкового автобуса сполученням Хмельницький-Вінниця два рази на добу (туди та зворотно) з усіма зупинками, які здійснює поїзд №617/618 Хмельницький-Київ. Слід додати, що графік руху рейкового автобуса розроблений з урахуванням можливості здійснення пересадок на станціях Хмельницький, Калинівка та Вінниця на 10 пар поїздів різних напрямків.

Поїзд № 396/395 сполученням «Одеса-Київ», який курсував щоденно відправлятиметься з Одеси по парних числах, а з Києва – по непарних. Проте це в жодному разі не вплине на можливість пасажирів дістатися до столиці України або повернутися додому, адже в звичайному режимі курсують ще 3

поїзди №9/10, № 106/105, № 124/123 сполученням «Одеса – Київ»/ «Київ – Одеса».

Укрзалізниця розробляє семирічну програму системного впровадження прискорених денних поїздів. Ця програма входить до пріоритетів галузі. Основні міжрегіональні маршрути мають 500-600 км – за міжнародною практикою це досить оптимальна відстань для впровадження таких денних, або неспальних поїздів. Дана програма впроваджуватиметься поетапно. На першому етапі створюватиметься швидкісний транспортний коридор Львів-Донецьк-Харків, який буде полігоном для випробування розмежування руху пасажирських та вантажних поїздів [3].

Системне впровадження прискорених денних, неспальних поїздів забезпечить зовсім іншу економіку перевізного процесу. Зокрема, головними перевагами є значне зменшення витрат на утримання рухомого складу, прискорення обігу вагона, покращення ефективності його використання.

Окрім економічних показників пріоритетною для залізничної галузі є і екологічна складова. Саме із врахуванням міжнародних екологічних стандартів на залізницях України втілюється програма електрифікації основних напрямків для покращення їх пропускної спроможності. Електрифікація є підрозділом програми розмежування руху вантажних і пасажирських поїздів.

Висновки. Розділення пасажирських та вантажних напрямків дасть можливість створити в межах України кілька пасажирських транспортних коридорів. Будуть сформовані внутрішньодержавні пріоритетно пасажирські, суто пасажирські і вантажні транспортні коридори. На останніх буде створено бізнес-площадку для вантажних перевезень і транзиту, а також створені умови для курсування приміських поїздів. На пріоритетно пасажирських будуть збудовані маршрути міжрегіональних нічних поїздів, що певний період залишатимуться актуальними. Це поїзди, які з'єднують західний і східний кордон України, наприклад, класичним нічним поїздом буде Донецьк-Ворохта, Львів-Сімферополь та інші. На суто пасажирських напрямках буде організовано швидкісний рух. Там не курсуватимуть вантажні поїзди. Ці напрямки стануть базовими для повноформатних магістралей зі швидкістю більше 200 км/год.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Юхновський І.Р., Лебеда Г.Б., Попова Т.І. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: проблеми та перспективи. [Текст] – К., 2006. – 288 с.
2. Аналіз роботи залізниць України по пасажирських перевезеннях за результатами роботи за 2010 рік. – Мінтранс України; ДАЗТ України; Головне пасажирське управління.
3. Залізниця України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.