

ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ЗМІНИ КЛАСИФІКАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ В УКРАЇНІ

Т. Ю. Чаркіна¹

¹ Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38(0562) 33 58 13, ел. пошта ubarash@mail.ru

Мета. Розробити пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні з урахуванням періоду курсування, території обслуговування, максимальної відстані, середньої маршрутною швидкості, часу поїздки, виду рухомого складу та джерел фінансування. **Методика.** Запропоновано поділити пасажирські поїзди на денні, нічні та цілодобові, визначити оптимальні зони курсування поїздів за умови мінімізації витрат на їх діяльність. **Результати.** Пасажирські поїзди поділені на приміські, регіональні, міжрегіональні та дальнього сполучення. У свою чергу кожні поїзди поділені на звичайні та швидкісні, за територією обслуговування — на приміські в межах області, у межах двох–трьох областей та дальнього сполучення. **Наукова новизна.** Удосконалено класифікацію пасажирських поїздів в Україні, яка доповнена ознаками, що враховують основні економічні фактори руху: період курсування, територію обслуговування, максимальну відстань перевезень пасажирів, середню маршрутну швидкість, час поїздки, вид рухомого складу та джерело фінансування їх діяльності. **Практична значимість.** Урахування вищенаведених ознак підвищує обґрунтованість управлінських рішень щодо забезпечення ефективності функціонування пасажирських поїздів та їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

Ключові слова: пасажирський поїзд, період курсування, відстань курсування, середня маршрутна швидкість, вид рухомого складу.

ВСТУП

В умовах сучасного ринку та реформування залізничної галузі будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень:

- змінюється організаційна структура управління пасажирським господарством;
- зникає поняття місцевих пасажирських поїздів, оскільки залізниці втрачають статус юридичної особи;
- виникає потреба в утворенні дирекцій з пасажирських перевезень у приміському й дальньому сполученні;
- виділяється окрема компанія для обслуговування швидкісних пасажирських поїздів;
- регіони отримують фінансову незалежність та самостійно будуть вирішувати найбільш раціональні шляхи транспортно-сполучення.

Сказане вище потребує розробки нової класифікації пасажирських поїздів із урахуванням періоду їх курсування протягом доби, зони обслуговування, швидкості руху, часу в дорозі та виду рухомого складу, джерел фінансування для оптимізації доходів і витрат, а також підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ, НА ЯКІ СПИРАЄТЬСЯ АВТОР ІЗ ПОСИЛАННЯМ НА ДЖЕРЕЛА

Раціональна організація руху пасажирських поїздів була досліджена в наукових працях Ю. С. Бараша [1; 2], О. Б. Бєднікової [3], Д. В. Глазкова [4], В. П. Гудкової [5], О. М. Гудкова [5; 6], О. О. Карась [7; 8–10], О. М. Кривопішина [11], Л. М. Лобойка [8–10], В. М. Самсонкіна [6], В. В. Скалозу-

ба [2], П. О. Яновського [5]. Крім того, зазначеними питаннями займаються фахівці Укрзалізниці та галузевих науково-дослідних лабораторій ДНУЗТ, УкрДАЗТ та ДЕУТ. Але науково-обґрунтованою розробкою класифікації пасажирських поїздів з радянських часів практично ніхто не займався.

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, ЯКИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ СТАТТЯ

В умовах акціонування залізничної галузі будуть відбуватися значні зміни в організації пасажирських перевезень, змінюється організаційна структура управління пасажирським господарством, зникає поняття місцевих пасажирських поїздів, оскільки залізниці втрачають статус юридичної особи, виникає потреба в утворенні дирекцій з пасажирських перевезень у приміському й дальньому сполученні та виділення в окрему компанію швидкісних пасажирських поїздів.

МЕТА

Розробити пропозиції щодо зміни класифікації пасажирських поїздів в Україні з урахуванням періоду курсування, території обслуговування, максимальної відстані, середньої маршрутною швидкості, часу поїздки та виду рухомого складу та джерел фінансування.

МЕТОДИКА

Автором запропоновано спочатку поділити пасажирські поїзди за періодом курсування протягом доби на денні, нічні та цілодобові.

Денні поїзди призначені для перевезення пасажирів з 6-ї по 24-ту годину з часом перебування в дорозі до 7 годин.

Таблиця 1

Класифікація пасажирських поїздів в Україні за періодом курсування, територією обслуговування, швидкістю руху, джерелом фінансування в умовах сучасного ринку та впровадження швидкісного руху

Назва поїзда за періодом курсування протягом доби	Денний				Нічний			Цілодобовий			
	Приміський	У межах однієї області	Міжрегіональний у межах двох-трьох областей		Дальнього сполучення						
Назва поїзда за територією обслуговування	Приміський	У межах однієї області	Міжрегіональний у межах двох-трьох областей		Дальнього сполучення						
Остаточна назва поїзда	Приміський	Регіональний	Міжрегіональний	Міжрегіональний швидкісний	Денний «Інтерсіті-експрес»	Нічний «Інтерсіті»	Нічний «Інтерсіті-експрес»	«Інтерсіті»	«Інтерсіті-експрес»	Міжнародний	Міжнародний експрес
Максимальна відстань, км	До 70–80	До 180	До 300	До 500	До 900	500–800	900–1300	У межах України	У межах України	За межами України	За межами України
Середня маршрутна швидкість, км/год.	До 50	До 80	До 80	110–140	110–140	70–90	110–140	70–90	110–140	70–90	110–140
Час у дорозі, год.	1,4	До 2,25	До 3	До 4	До 7	8–10	8–10	До 24	До 16	Залежно від відстані	Залежно від відстані
Джерело фінансування	Міські органи влади та приватні інвестиції	Обласні органи влади та приватні інвестиції	Суміжні обласні органи влади та приватні інвестиції	Регіональні органи влади та приватні інвестиції	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»	Міські, регіональні органи влади та АТ «Укрзалізниця»
Вид рухомого складу	МВРС та рейковий автобус	МВРС	МВРС	«Шкода»	«HYUNDAI», «Тарпан», «Шкода»	Вагони локомотивної тяги нового й старого покоління	«HYUNDAI», «Тарпан»	Вагони локомотивної тяги старого покоління	Вагони локомотивної тяги нового покоління та швидкісні поїзди	Вагони локомотивної тяги нового покоління та швидкісні поїзди	Вагони локомотивної тяги нового покоління та швидкісні поїзди

Термін вибрано в межах інтервалу 6 годин, який використовується в Україні, та 8 годин, який існує в Європі. Термін поїздки в денному поїзді більше 6 годин дуже втомлює пасажирів, і тому такі поїзди є неконкурентоспроможними порівняно з поїздами, у яких є вагони з полицями для відпочинку.

Нічні поїзди призначені для перевезення пасажирів з 10-ї години вечора по 8 годину ранку з часом перебування в дорозі від 8 до 10 годин. Термін раціональної поїздки вибрано з врахуванням 7–8 годин сну та однієї години на підготовку до відпочинку й однієї години на туалет, каву або чай та підготовку до виходу. Ці поїзди дуже зручні для пасажирів, що їдуть у відрядження, на відпочинок, продовжують подорож літаком та бажають протягом дня виконати всі свої завдання й повернутися назад денним або нічним поїздом. Для цих поїздів повинні бути встановлені підвищені тарифи на перевезення, оскільки вони потребують додаткового комфорту: екіпування спальним комплектом білизни, матрацами, подушкою, ковдрою та іншим м'яким інвентарем, а також обслуговування провідниками, у той час як на денних поїздах будуть працювати тільки стюарди.

Цілодобові поїзди призначені для перевезення пасажирів як удень, так і вночі з часом перебування в дорозі не менше 10 годин. Термін поїздки залежить від відстані курсування. Ці поїзди зручні для поїздки пасажирів як по Україні, так і за її межі.

За територією обслуговування або відстанню курсування пасажирські поїзди слід розподіляти на такі види:

1. **Приміські поїзди** призначені для перевезення пасажирів у приміській зоні середніх та великих міст на відстань до 70–80 км. Зараз максимальна відстань курсування на залізницях України сягає 200 км, що призводить до суттєвої збитковості приміських перевезень, оскільки за межами 80 км їде незначна кількість пасажирів. У цих умовах доцільно використовувати регіональні поїзди. Для перевезення пасажирів у приміському сполученні слід застосовувати електро- і дизельпоїзди

та рейкові автобуси. Термін поїздки пасажирів у приміському сполученні не може бути більшим за 1 год. 40 хв.

2. **Регіональні поїзди** — повинні курсувати в межах області, якщо відстань подорожі до її кордонів перевищує зону оптимального курсування приміських поїздів. Ці поїзди мають підвищену швидкість руху та малу кількість зупинок, за рахунок чого тарифи на перевезення вище за приміські. Необхідність курсування та фінансування таких поїздів буде вирішуватися обласними органами влади та АТ «Укрзалізниця».

3. **Міжрегіональні поїзди** призначені для перевезення пасажирів між середніми та великими містами України, що знаходяться в двох–трьох суміжних регіонах (областях), на відстань до 500 км. У свою чергу міжрегіональні поїзди поділяються залежно від зони та часу курсування таким чином:

– міжрегіональні поїзди звичайні — призначені для перевезення пасажирів між середніми та великими містами України, що знаходяться в двох–трьох суміжних регіонах (областях), на відстань до 300 км із малою кількістю зупинок та підвищеною швидкістю руху до 80 км/год. Такі поїзди обслуговуються моторвагонним рухомим складом старого покоління;

– міжрегіональні швидкісні поїзди — призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами на відстань до 500–600 км із малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 140 км/год. Такі поїзди доцільно використовувати для перевезення пасажирів у межах двох або кількох суміжних регіонів швидкісним моторвагонним рухомим складом нового покоління або поїздами «Інтерсіті».

4. **Пасажирські поїзди дальнього сполучення** — призначені для перевезення пасажирів на відстань більше ніж 500–600 км у межах України та за її межами, вони, у свою чергу, поділяються на такі:

– денні поїзди «Інтерсіті» — призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами на відстань

до 700 км із малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 90 км/год. та часом перебування в дорозі не більше 10 годин. Для їх формування пропонуються вагони локомотивної тяги старого покоління;

– денні поїзди «Інтерсіті-експрес» — призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами на відстань до 900 км із малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 140 км/год. та часом перебування в дорозі не більше 7 годин. Такі поїзди доцільно використовувати для перевезення пасажирів з обласних центрів та великих міст до Києва, а також між цими містами. Використання денних швидкісних поїздів із місцями для сидіння обмежено терміном поїздки пасажирів до 7 годин, що значно їх утомлює, та кількістю напрямків, на яких можна забезпечити максимальну швидкість руху до 160 км/год.;

– нічні поїзди «Інтерсіті» — призначені для перевезення пасажирів між середніми й великими містами України з малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 90 км/год. та часом перебування в дорозі від 8 до 10 годин у рухомому складі старого покоління локомотивної тяги. Детальне призначення цих поїздів наведено вище;

– нічні поїзди «Інтерсіті-експрес» — призначені для перевезення пасажирів між середніми та великими містами на відстань 900–1300 км із малою кількістю зупинок, середньою маршрутною швидкістю руху до 110–140 км/год. та часом перебування в дорозі від 8 до 10 годин у швидкісному рухомому складі нового покоління локомотивної тяги або швидкісних поїздах підвищеного комфорту;

– поїзди «Інтерсіті», що курсують як уночі, так і вдень без обмеження відстані та сформовані з вагонів старого покоління з полицями для відпочинку та місцями для сидіння, із маршрутною швидкістю 70–90 км/год., призначені для перевезення пасажирів у межах України на напрямках, де відсутній швидкісний рух або паралельно з ним;

– поїзди «Інтерсіті-експрес», що курсують як уночі, так і вдень без обмеження відстані курсування та сформовані з вагонів нового покоління з полицями для відпочинку та місцями для сидіння, із маршрутною швидкістю 110–140 км/год., призначені для перевезення пасажирів у межах України на напрямках, де існує швидкісний рух.

Аналогічно вказаним вище останнім двом поїздам запропоновані міжнародні поїзди, які курсують за межами України й сформовані з вагонів старого покоління, та міжнародні поїзди-експреси, які курсують за межами України в швидкісному рухомому складі, сформованому з вагонів нового покоління (табл. 1).

На основі виконаних досліджень [12] можна зробити висновки, що використання нової класифікації пасажирських поїздів в Україні з урахуванням періоду курсування, території обслуговування, максимальної відстані, середньої маршрутно-швидкості, часу поїздки та виду рухомого складу сприятиме підвищенню ефективності використання пасажирських поїздів та їх конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг.

ВИСНОВКИ

Для підвищення конкурентоспроможності пасажирських поїздів на ринку транспортних послуг першочергово слід запровадити нову їх класифікацію, яка враховує організацію руху залежно від періоду курсування протягом доби, відстані й швидкості руху, терміну й комфортності поїздки, виду рухомого складу та джерело фінансування їх діяльності. Це дозволить надалі визначити оптимальні відстані та терміни поїздки різним рухливим складом для приміських, регіональних, пасажирських і швидкісних поїздів та суттєво знизити їх збитковість.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Бараш Ю. С. Методика складання оптимального плану формування пасажирських поїздів / Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб // *Економіка: проблеми теорії та практики* // Зб. наук. пр. — Д.: ДНУ, 2005. — Вип. 205, Т. 4. — С. 1186–1198.
2. Скалозуб В. Удосконалення методу оптимізації плану формування пасажирських поїздів із урахуванням обсягів інвестицій / В. В. Скалозуб, Ю. С. Бараш, І. М. Вишнякова // *Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. — Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. транспорт. ім. акад. В. Лазаряна, 2006. — Вип. 12. — С. 249–255.
3. Беднякова Е. Б. Повышение эффективности использования железнодорожного транспорта для обслуживания населения крупных городов и пригородных зон: дис. канд. экон. наук / *Елизавета Борисовна Беднякова*. — М.: Государственный университет управления, 2000.
4. Глазков Д. В. Расчет числа и назначений поездов в дальнем и местном сообщении в зависимости от структуры пассажиропотока: дис. канд. техн. наук / *Глазков Дмитрий Владимирович*. — М.: Российский государственный открытый технический университет путей сообщения, 2005.
5. Яновський П. О. Фактори розвитку приміських перевезень на залізничному транспорті / П. О. Яновський, О. М. Гудков, В. П. Гудкова // *Зб. наук. пр. Київського університету економіки і технологій транспорту*. — 2006. — Вип. 12. — С. 173–177. — (Серія «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»).
6. Самсонкин В. М. Пути повышения эффективности пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте / В. М. Самсонкин, А. М. Гудков // *Зб. наук. пр. Київського університету економіки і технологій транспорту*. — 2003. — Вип. 4. — С. 135–142. — (Серія «Проблеми підвищення ефективності інфраструктури»).
7. Карась О. О. Формування сучасного механізму управління підприємствами в ринкових умовах (на прикладі пасажирського господарства залізничного транспорту: автореф. дис. канд. экон. наук / *Карась Олена Олександрівна*. — Дніпропетровськ: Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2009. — 23 с.
8. Лобойко Л. М. Оптимізація руху пасажирських поїздів вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С. Бараш, О. О. Карась // *Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. — Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2008. — Вип. 21. — С. 46–52.
9. Лобойко Л. М. Види кільцювання пасажирського рухомого складу вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С. Бараш, О. О. Карась // *Тези доп. 7-ї Міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. — 2008. — С. 35–36.
10. Лобойко Л. М. Економічна доцільність упровадження денно-нічних поїздів вагонів / Л. М. Лобойко, Ю. С. Бараш, О. О. Карась // *Тези доп. 7-ї Міжнарод. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. — Д., 2008. — С. 37.
11. Кривошшин О. М. Проблеми організації пасажирських перевезень залізничним транспортом у м. Києві та шляхи їх вирішення / О. М. Кривошшин // *Залізничний транспорт України*. — 2006. — № 5. — С. 27–29.
12. Чаркіна Т. Ю. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень на ринку транспортних послуг: дис. на здобуття наук. ступеня канд. экон. наук: спец. 08.00.04 «Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності)» / *Чаркіна Тетяна Юріївна*. — Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2013.

Отримано 10.11.2014

Т. Ю. Чаркина¹

¹ Каф. «Экономика и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(0562) 33 58 13, ел. почта ubarash@mail.ru

Предложения по изменению классификации пассажирских поездов в Украине

Цель. Разработать новую классификацию пассажирских поездов в Украине с учетом периода движения, территории обслуживания, максимального расстояния движения, средней маршрутной скорости, времени поездки, вида подвижного состава и источников финансирования. **Методика.** Предложено поделить пассажирские поезда на дневные, ночные и круглосуточные, определить оптимальные зоны движения поездов с учетом минимизации затрат на их эксплуатацию. **Результаты.** Пассажирские поезда поделены на пригородные, региональные, межрегиональные и дальнего сообщения. В свою очередь, каждый вид поезда поделен на обычные и скоростные, по территории обслуживания: на пригородные, в пределах области, в пределах двух–трех областей и дальнего следования. **Научная новизна.** Усовершенствована классификация пассажирских поездов в Украине, которая учитывает экономические факторы движения: период движения, территорию обслуживания, максимальную дальность перевозки пассажиров, среднюю маршрутную скорость, время поездки, вид подвижного состава и источник финансирования перевозок. **Практическое значение.** Учет указанных факторов повышает обоснованность управленческих решений, что позволит обеспечить эффективность функционирования пассажирских поездов и их конкурентоспособность на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: пассажирский поезд, период следования поездов, дальность следования поездов, средняя маршрутная скорость, вид подвижного состава.

Charkina T.¹

¹ Dept. of "Economics and Management", Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after V. Lazaryan, st. Lazaryan, 2, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38(0562) 33 58 13, e-mail ubarash@mail.ru

Proposals to change the classification of passenger trains in Ukraine

Purpose. To develop new classification of passenger trains in Ukraine taking into account the period of motion, territory of service, maximum distance of the motion, average speed, travel time, type of rolling stock and financing sources. **Methodology.** It is offered to divide passenger trains on day, night and all-day trains, to define optimal zones of trains taking into account minimization of cost of their operation. **Findings.** Passenger trains are divided into suburban, regional, inter-regional and long-distance. In turn, each type of train is divided into conventional and high-speed, on the territory of service: suburban, within the region, within two or three regions and long distance. **Originality.** Classification of passenger trains in Ukraine which considers economic factors of the movement is improved: period of motion, territory of service, maximum distance of the motion, average speed, type of rolling stock and financing sources of transportations. **Practical value.** All these factors increases the validity of administrative decisions that will ensure the effective operation of passenger trains and their competitiveness on the transportation services market.

Keywords: passenger train; the interval of trains; the distance of trains; average speed; type of rolling stock.

УКРЗАЛИЗНИЦЯ ОТРЕМОНТИРОВАЛА 27 ТЫС. ВАГОНОВ ЗА 10 МЕС.

«За 10 мес. текущего года Укрзализныця на подчиненных заводах и в вагонных депо отремонтировала 27 012 грузовых вагонов различных типов», — сообщает пресс-служба Укрзализныци.

Больше всего «оздоровлено» полувагонов — 14 738 ед. Кроме того, деповский и капитальный ремонт прошли 3527 зерновозов, 2268 крытых вагонов, 1465 цистерн и 1307 цементовозов. Также отремонтированы 703 фитинговые платформы, 420 платформ и 2584 других грузовых вагонов.

За оставшиеся два месяца года Укрзализныця отремонтирует еще 5024 грузовых вагонов.

Кроме деповских и капитальных видов ремонта, в текущем году модернизированы 126 грузовых вагонов собственности Укрзализныци (103 зерновоза и 23 цистерны) с использованием более износостойких элементов.

Вагонные депо железных дорог Украины выполнили также заказы по ремонту 14 563 вагонов промышленных предприятий: 8640 полувагонов, 3570 цистерн, 133 цементовоза, 111 платформ, 59 крытых, 46 зерновозов и 2004 других вагонов.

По материалам cfts.org.ua