

Внедрение железнодорожного скоростного пассажирского движения и совершенствование существующей классификации пассажирских поездов в Украине

Алексей А. МАТУСЕВИЧ¹

Резюме

Внедрение железнодорожного скоростного пассажирского движения как способ повышения эффективности пассажирских перевозок, их стоимостные технико-экономические показатели. Проанализирована существующая классификация пассажирских поездов в Украине, разработаны предложения по ее усовершенствованию. По результату исследования построен алгоритм обоснования внедрения новой экономической классификации пассажирских поездов.

Ключевые слова: эффективность, скоростная классификация, пассажирский поезд, перевозка, железная дорога, показатель

1. Постановка проблемы и ее связь с научными и практическими задачами

Железнодорожный транспорт является одной из базовых отраслей национальной экономики. Ее эффективное управление является необходимым условием обеспечения защиты экономических интересов государства, повышения уровня жизни населения. В свою очередь, пассажирские перевозки очень важны в работе железнодорожного транспорта, что обусловлено высоким социально-экономическим значением в обществе. Среди многочисленных способов повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок особое место занимает внедрение скоростного движения. Поэтому было принято решение о поэтапном внедрении скоростного движения в Украине. В связи с этим правительство Украины утвердило следующие программы:

¹ Аспирант Днепрпетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна.

1. Концепция внедрения скоростного движения пассажирских поездов на железных дорогах Украины от 31.12.2004, №979.
2. Комплексная программа обновления подвижного состава Украины на 2006–2010 г.
3. Концепция государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005–2015 г.
4. Концепция комплексной программы развития железнодорожного транспорта Украины на 2007–2020 г.

С внедрением скоростного движения в Украине становится актуальным построение новой классификации пассажирских поездов. С внедрением скоростного движения, что является экономически выгодно, при анализе перевозок следует использовать стоимостные технико-экономические показатели, которые зададут новые признаки классификации в отличие от используемых эксплуатационно-технических показателей в существующей классификации пассажирских поездов. Следовательно, существует проблема обоснования построения экономически обоснованной классификации пассажирских поездов и определения ее связи с внедрением скоростного движения на железной дороге. Решение этой проблемы тесно связано с положениями вышеперечисленных государственных программ.

2. Анализ последних исследований и публикаций

Значительный вклад в исследования относительно повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок и классификации пассажирских поездов было сделано многими отечественными и зарубежными учеными. Среди них Аксенов И.М., Бараш Ю.С., Бакалинский А.В., Сыч Е.М., Гудков А.М., Гудкова В.П., Кравченко М.В., Шерепа Е.М., Харчук Е.Г., Чаркина Т.Ю.

3. Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы

Вышеперечисленные ученые внесли значительный вклад в исследования и решение указанной проблемы. Ими были определены способы повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок, проведены исследования относительно классификации пассажирских поездов, проводился анализ стоимостных технико-экономических показателей и их влияние на эффективность железнодорожных пассажирских перевозок.

Однако, актуальность этих направлений исследований, их недостаточная теоретическая и практическая проработка определили выбор цели данной статьи. В частности, стоимостные технико-экономические показатели и причины снижения эффективности пассажирских перевозок не были никак связаны с внедрением рациональных зон эффективного курсирования отдельных пассажирских поездов. Кроме этого, существует проблема обоснования построения экономически обоснованной классификации пассажирских поездов и определения ее связи с внедрением скоростного движения на железной дороге. Решение этого вопроса является главной задачей данной статьи.

4. Цель статьи

Цель статьи – показать связь между способами повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок и построением новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов, проанализировать существующую классификацию пассажирских поездов и вывести алгоритм обоснования внедрения новой экономической классификации.

5. Изложение основного материала исследования

Железнодорожный транспорт – одна из стратегически важных отраслей транспортного комплекса Украины. Железнодорожный транспорт имеет большое значение для обеспечения хозяйственных и межобластных связей. Это объясняется широкими возможностями железнодорожного транспорта удовлетворять нужды населения в перевозках независимо от погодных условий и обслуживания производственных отраслей экономики.

Чтобы не потерять свои позиции на рынке транспортных услуг и повысить свою конкурентоспособность, железнодорожный транспорт должен увеличивать скорости движения поездов, повысить качество предоставляемых услуг и улучшить комфортность перевозки пассажиров до европейского уровня. Возникает необходимость оптимизации наиболее убыточных маршрутов и разработки способов относительно повышения их доходности. Повышение доходности убыточных маршрутов позволит значительно улучшить финансово-экономическое состояние железнодорожного пассажирского комплекса. Вариантами решения проблемы является: формирование эффективных графиков движения, определение рациональных зон курсирования поездов, сокращение количества вагонов в составе, усиление контроля за безбилетным проездом и т.д. Внедрение таких способов на железных дорогах в других странах показывает, что происходит значительная

экономия расходов на перевозки с одновременным повышением доходности на наиболее убыточных маршрутах. Дополнительно следует отметить, что поскольку время поездки – это важный фактор, определяющий спрос на перевозки, то его уменьшение обуславливает значительный рост пассажиропотока.

Автор считает, что вопрос сокращения времени пребывания пассажиров в дороге и возможности регулирования времени отправления и прибытия поезда решает внедрение скоростного пассажирского движения на железных дорогах Украины. Сегодня украинские железные дороги могут обеспечивать мобильность населения с минимальными затратами для общества в случае, если возрастут скорости железнодорожных пассажирских перевозок. Таким образом, повышение скорости пассажирских поездов является первостепенной необходимостью.

Важнейшим показателем для пассажира является время проезда. Согласно рекомендациям ОСЗ Украины (Организация сотрудничества железных дорог), время поездки в дневном экспрессе не должен превышать 8 часов. Спрос на такие перевозки увеличивается при продолжительности поездки 5–6 часов. Мировой опыт показывает, что при продолжительности поездки на скоростном поезде менее 4 часов большинство пассажиров будет пользоваться поездом вместо самолета. Как показывает зарубежный опыт организации пассажирских перевозок, развитие скоростного движения на железнодорожном транспорте сильно влияет на повышение его конкурентоспособности. Это объясняется тем, что именно скорость движения является главным критерием при выборе вида транспорта.

Главным событием в развитии скоростного железнодорожного движения в Украине стал запуск на железных дорогах приобретенного подвижного состава у Южной Кореи (Hyundai Rotem) и Чехии (ŠKODA). Скоростное движение в Украине по скорости значительно уступает Западной Европе. Однако, с другой стороны, цена на перевозки доступна для всех слоев населения, хотя она остается все еще достаточно высокой. Таким образом, дневные поезда конкурируют в основном не с авиа-, а с автотранспортом.

Подытоживая общую ситуацию в стране по пассажирским перевозкам следует отметить, что Укрзалізниця вынуждена будет учитывать социальный фактор и подстраиваться под пассажиров с меньшим достатком.

Вероятно, со временем мы придем к возможности большего выбора между поездами. Например, в Италии на популярном маршруте Рим – Милан, сравнимом с маршрутом Киев – Львов, ходят 3 вида поездов:

1. Реджонале – очень часто останавливается, продолжительность поездки составляет 9 часов и стоит 20–25 евро.
2. Интерсити – этот вид поездов похож на «наши» Hyundai Rotem. Продолжительность поездки 6 часов. Стоимость 50 евро.

3. Фречароса – это сверхскоростной поезд, преодолевающий расстояние за 3 часа и стоит 80–100 евро.

По мнению автора, лучше было бы разделить рынок на сегменты: социальный и конкурентный. Социальный сегмент – это общие вагоны, электрички и плацкарты. В данном случае, государство должно контролировать любой рост цен в нем и компенсировать затраты на льготников железной дороге. Конкурентный сегмент – это купе, вагоны класса люкс, новые скоростные поезда. Здесь цены на услуги будут конкурировать уже с авиаперевозками, и ездить будет пассажир с более высоким достатком. Однако пассажир должен иметь выбор.

Несмотря на сложности введения новых поездов – это шаг вперед в стандартах скорости и комфорта. В первую очередь, в этом будут заинтересованы люди, желающие быстрее добраться до пункта назначения.

С внедрением экономически выгодного скоростного движения при анализе перевозок логично следует использовать стоимостные технико-экономические показатели. Среди них:

Объемные (отображают финансовые результаты по пассажирским перевозкам):

1. Доходы – денежные поступления от реализации услуг по пассажирским перевозкам;
2. Эксплуатационные расходы – это стоимостное выражение расходов, связанных с перевозкой пассажиров;
3. Финансовый результат – это разница между доходами и эксплуатационными расходами. В современных условиях преимущественно выражается в виде убытков.

Качественные (отображают эффективность пассажирских железнодорожных перевозок):

1. Процент покрытия расходов доходами – это показатель эквивалентный рентабельности. Определяется соотношением доходов к эксплуатационным расходам.
2. Доходная ставка – это доход, который приходится на единицу перемещения пассажиров (на 10 пассажира-километров). Определяется соотношением доходов к пассажирообороту.
3. Себестоимость – это величина расходов, которая приходится на единицу перемещения пассажиров (на 10 пассажира-километров). Определяется соотношением эксплуатационных расходов к пассажирообороту.

Используя данные показатели, можно подойти к вопросу определения рациональных зон курсирования пассажирских поездов. Это в свою оче-

редь даст основание для построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов по новым признакам.

Анализируя существующую классификацию пассажирских поездов можно отметить, что в ней основными классификационными признаками являются только эксплуатационно-технические показатели для оценки эффективности железнодорожных пассажирских перевозок: дальность сообщения, время движения поезда, скорость движения и уровень комфорта / сервиса. При этом, в классификации не учитываются рассмотренные выше стоимостные технико-экономические показатели. Согласно существующей классификации в Украине ходят следующие поезда.

1. По признаку дальности следования пассажирские поезда подразделяются на:
 - межгосударственные поезда, которые следуют по территории Украины и смежных государств;
 - межрегиональные поезда, которые курсируют по железным дорогам без ограничения дальности в пределах Украины и обеспечивают межрегиональные сообщения;
 - региональные поезда, обеспечивающие региональные сообщения.
2. По скорости движения пассажирские поезда подразделяются на:
 - скоростные (маршрутная скорость больше 65 км/час при допустимой 140–200 км/час);
 - ускоренные (маршрутная скорость больше 65 км/час при допустимой 140 км/час);
 - скоростные (маршрутная скорость 50–64 км/час);
 - пассажирские (маршрутная скорость до 50 км/час).
3. По уровню комфорта в вагонах выделяют такие места в порядке снижения класса:
 - 1 класс (СВ для ночных);
 - 2 класс (купе (К) для ночных);
 - плацкарт (ПЛ) для ночных.
4. По уровню сервиса и соответствующего уровня комфорта мест существует:
 - бизнес-класс обслуживания (1 класс, СВ для ночных);
 - стандарт-класс обслуживания (2 класс, К для ночных);
 - эконом-класс обслуживания (ПЛ для ночных).
5. По времени суток следования пассажирские поезда подразделяются на дневные и ночные:
 - дневные пассажирские поезда – Евро Сити (ЕС), Интер Сити + (IC+), Интер Сити (IC), Региональный экспресс (РЕ), Региональный поезд + (РП+), Региональный поезд (РП).

- ночные пассажирские поезда – Евро Найт (ЕН), Ночной экспресс (НЕ), Фирменный ночной (ФН), Пассажирский ночной (ПН).

К главным преимуществам существующей классификации следует отнести следующие: полное соответствие классификациям в ЕС, соответствие украинских и англоязычных названий и аббревиатур, лаконичность, неизменность классификационных признаков на всех уровнях классификации, однозначность классификации объекта – поезда, наследование существующих в Украине классификаций, соответствие существующим и перспективным тарифным политикам.

Цель разработки новой системы классификации пассажирских поездов – установление четких критериев к формированию тарифов на перевозку пассажиров поездами межгосударственного и внутреннего сообщения, которые формируются из наличного и закупленного подвижного состава.

В преимущества построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов следует отнести понимание и отождествление людьми разного вида поездов по стоимости за проезд в той или иной зоне курсирования пассажирского поезда, доходно или убыточно конкретное сообщение, также возможна градация поездов по себестоимости перевозки, доходной ставке, проценту покрытия расходов доходами, финансовому результату.

Таким образом, по результату исследования можно построить алгоритм обоснования построения и внедрения новой экономической классификации поездов:

1. Скоростное движение как способ повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок.
2. Анализ стоимостных технико-экономических показателей работы железнодорожных пассажирских перевозок.
3. Определение рациональных зон курсирования пассажирских поездов.
4. Построение новой экономически обоснованной классификации поездов разных видов сообщений по новым признакам.

5. Выводы

Внедрение скоростного движения в Украине, как способа повышения эффективности железнодорожных пассажирских перевозок, влияет на повышение конкурентоспособности скоростных поездов.

С внедрением экономически выгодного скоростного движения при анализе перевозок следует использовать стоимостные технико-экономические показатели. Используя данные показатели, можно подойти к вопросу опре-

деления рациональных зон курсирования пассажирских поездов. Это в свою очередь даст основание для построения новой экономически обоснованной классификации пассажирских поездов по новым признакам.

С внедрением скоростного движения в Украине стало актуально и внедрение новой классификации поездов, которая отвечает европейским стандартам. В этой классификации основными классификационными признаками являются только эксплуатационно-технические показатели для оценки эффективности железнодорожных пассажирских перевозок. При этом в классификации не учитываются стоимостные технико-экономические показатели. Поэтому существует необходимость в устранении этого пробела: следует экономически обосновать классификацию пассажирских поездов и построить дополнительную классификацию городских, пригородных, региональных, поездов дальнего сообщения и скоростных поездов по этим показателям.

Результатом исследования является построение алгоритма обоснования внедрения новой экономической классификации пассажирских поездов и раскрытие преимуществ таковой.

Литература

1. Бакалінський О.В.: *Маркетинг пасажирських перевезень перспективними видами рухомого складу залізниць: теорія, методологія, практика*, Дис. д.е.н.: 08.00.04 [Текст] / О.В. Бакалінський – Київ: ДЕТУТ – 2012 – 455 с.
2. Бараш Ю.С.: *Теоретично-методичний підхід до визначення конкурентоспроможності послуг, що надаються пасажирськими видами транспорту* [Текст] / Ю.С. Бараш, А.А. Покотілов, Т.Ю. Чаркіна. // Вісник ДНУЗТ. – 2011. – вип. 38 – с. 233–237.
3. Богомолова Н.І.: *Ефективність транспортного виробництва: сутність, зміст і форми* [Текст] / Н.І. Богомолова // Зб. наук. пр. Київського університету економіки і технологій транспорту. Серія економіка і управління. – Київ: КУЕТТ, 2003 – №3 – с. 22– 28.
4. Лихущин Е.В.: *Опыт «Дойче Бан»: классификация пассажирских поездов* [Текст]/ Е.В. Лихущин // Локомотив-информ. – 2012 – №01. – с. 54–55.
5. Мельник Т.С.: *Концептуальні основи нової системи класифікації пасажирських поїздів українських залізниць*, [Текст] / Т.С. Мельник // Вагонний парк. – 2012. – № 1(58). – с. 42–45
6. Мельник Т.С.: *Побудова системи сервісного обслуговування пасажирів відповідно до нової класифікації пасажирських поїздів українських залізниць*, [Текст] / Т.С. Мельник // Вагонний парк. – 2012. – № 2 (59). – с. 44–49.

7. Сич Є.М.: *Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність: Монографія*, [Текст] / Є.М. Сич, В.П. Гудкова – К.: «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2004. – 248 с.
8. Чаркіна Т.Ю.: *Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні* [Текст] / Т.Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2012. – № 38. – с. 324–328.

Wprowadzenie szybkich pociągów pasażerskich i doskonalenie aktualnej klasyfikacji pociągów pasażerskich na Ukrainie

Streszczenie

Omówiono: wprowadzenie szybkich pociągów pasażerskich jako sposób zwiększenia efektywności przewozów pasażerskich, ich kosztowe wskaźniki techniczne i ekonomiczne. Przeanalizowano aktualną klasyfikację pociągów pasażerskich na Ukrainie, opracowano propozycje w zakresie jej doskonalenia. Na podstawie wyniku badania stworzono algorytm uzasadnienia wprowadzenia nowej, ekonomicznej klasyfikacji pociągów pasażerskich.

Słowa kluczowe: efektywność, klasyfikacja szybkości, pociąg pasażerski, przewozy, kolej, wskaźnik

Launching Fast Passenger Trains, and Improvement of the Current Passenger Trains Classification in Ukraine

Summary

Considered: the introduction of high-speed passenger rail traffic as a way to improve the efficiency of passenger transport, cost of technical and economic parameters. After analyzing the existing classification of passenger trains in Ukraine, developed proposals for its improvement. According to the research study, an algorithm for the introduction of new economic classification of passenger trains.

Keywords: efficiency, speed classification, passenger train, transportation, railway, index