С. Василенко, начальник технічного відділу ЦІТУ, м. Харків

РОЛЬ СЕГМЕНТАЦІЇ В НЕОЛОГІСТИЧНІЙ КОНЦЕПЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ринок пасажирських перевезень сьогодні недостатньо сегментований. Неологістична концепція при сегментації ринку пасажирських перевезень оперує передусім поняттям «соціалізації» маршруту. У цій статті ми визначимо основні тригери сегментації пасажирських перевезень та їх практичну користь.

Під поняттям «тригер» неологістична концепція розуміє незмінний чинник сегментації. Як уже було розглянуто в попередньому випуску журналу (Василенко С. А. Неологістична концепція пасажирських перевезень // Українські залізниці. — 2014. — № 9 (15). — С. 52–55), неологістична концепція пасажирських перевезень (НКПП) виділяє два основні логістичні ланцюжки відповідно до рівня соціалізації їх маршруту. Більш загально їх можна розділити на подорожі з бізнес-метою та із соціальною метою. До першого типу поїздок належать усі подорожі, метою яких є отримання прибутку, у решті випадків — це соціальна мета. Таким чином, першим тригером сегментації є рівень соціалізації маршруту.

Розміри нашої країни разом зі станом інфраструктури не дають можливості повністю відмовитися від нічних перевезень. Тому наступним тригером сегментації є час курсування (залежно від часу відправлення), що виступає виключно сегментуючим фактором і відповідно не залежить від довжини маршруту.

Виходячи з вищевикладеного та базуючись на європейському досвіді, було розроблено таблицю перспективної класифікації поїздів (табл.), що враховує сегментацію пасажиропотоків відповідно до мети та часу поїздки.

Розглянемо таблицю більш детально. Базовим поняттям у ній є «межі обслуговування», на відміну від існуючої системи та альтернативних систем, у яких пропонується розподіл суто за довжиною ділянки. У той час, як поняття «межі обслуговування» є набагато ширшим і спирається на два попередньо розглянуті тригери, відсутність такого фактора може призвести до некоректної класифікації поїзда, і як результат залізниця отримає збитки.

Наприклад, відповідно до діючої системи було некоректно класифіковано такі поїзди:

— № 793 / 794 Харків – ім. Т. Шевченка було віднесено до категорії «Регіональний поїзд» замість «Регіональний експрес» або «Інтерсіті»;
— № 776 Київ – Харків — до категорії «Регіональний поїзд» замість «Інтерсіті».

У результаті було завищено час руху, обрано некомфортний графік руху і головне — занижено вартість при високому рівні сервісу в цих поїздах. Основним висновком із цієї ситуації є те, що система сегментації повинна унеможливлювати призначення за маршрутом поїзда некоректної категорії.

Іншою відмінністю цієї схеми від діючої класифікації є введення двох принципово нових перспективних категорій поїздів — «Місцевий поїзд бізнес-класу» та «ІнтерСіті Експрес».

Відповідно межами обслуговування місцевих поїздів бізнес-класу є всі інтермодальні пасажирські маршрути, особливістю яких є те, що до них неможливо застосувати перший тригер, оскільки ці маршрути не є повним логістичним ланцюжком, а лише частиною одного з них, яка включає пасажиропотік до пересадочного пункту між видами транспорту: вокзал, аеропорт, автовокзал.

Поїзди категорії «ІнтерСіті Експрес» мають зайняти на сьогодні вільну нішу високошвидкісного пасажирського сполучення. Їх рух виключно за маршрутами основних бізнес-потоків країни повинен стати запорукою їх прибутковості.

Розглянемо другий тригер сегментації більш детально. Як видно з табл.,

цей тригер розділяє поїзди на нічні, денні та цілодобові. Водночас перший тригер поділяє внутрішньодержавні поїзди таким чином:

— нічні: на дві категорії — «Нічний ІнтерСіті» (соціальні маршрути) та «Спальний ІнтерСіті» (бізнес-маршрути);
— денні: на три категорії — «ІнтерСіті Регіон» (соціальні маршрути), «Денний ІнтерСіті» (перехідний тип) та «ІнтерСіті Експрес» (бізнес-маршрути);
— цілодобові: на дві категорії — «Регіональний поїзд» (соціальні маршрути) та «Місцевий поїзд економ-класу» (бізнес-маршрути).

Перехідний тип поїздів категорії «Денний ІнтерСіті» вказує на те, що ним приблизно однаково користуються пасажири як із першого, так і з другого логістичного ланцюжка. Тому сегментація пасажирів поїзда цієї категорії має виконуватися виключно розподілом вагонів на класи.

Існуюча система сегментації за класами орієнтується більше на рівень достатку пасажира та неповною мірою враховує мету подорожі. У результаті цього при замовленні міжрегіональних поїздів було некоректно визначено баланс кількості місць першого та другого класу.

У НКПП, спираючись на перший тригер, пропонується ввести такі базові класи: преміум-клас, клас люкс, бізнес-клас, економ-клас, лоукост. Зазначені класи не залежать від типу рухомого складу та категорії поїзда. Їх кількість у поїзді кожної категорії має розраховуватися, виходячи з коефіцієнта, що дорівнює відношенню об'ємів пасажиропотоку за першим і другим логістичними ланцюжками. Питання визначення коректних значень цього коефіцієнта має досить важливе значення і буде розглянуте у наступних випусках журналу.

Важливою частиною пасажирських перевезень є міжнародне сполучення. На жаль, наразі Укрзалізниця не має змоги задовольнити потреби пасажирів у перевезенні в західному напрямі, і, як результат, усе більше пасажирів переходить на авіаційний транспорт. Разом із тим з імплементацією угоди про асоціацію з Євросоюзом Україна стає повноправним учасником транс'європейської мережі TEN-T, і в перспективі будуть запущені прямі маршрути до країн Євросоюзу. У зв'язку з цим категорії міжнародних поїздів мають відповідати вимогам директив єврокомісії з питань транспорту. Відповідно до цього у НКПП передбачено поділ міжнародних поїздів на три категорії — денні ЄвроСіті (EuroCity), нічні ЄвроНайт (EuroNight) та транзитні.

Висновок

Наведена класифікація пасажирських поїздів, яка враховує рівень соціалізації маршруту та час курсування при сегментації, дозволяє розмежувати полігон використання рухомого складу, що в подальшому приведе до суттєвого зниження збитковості пасажирських перевезень.

Табл. Перспективна класифікація поїздів згідно з НКПП (авторська розробка за результатами моніторингу ринків країн Євросоюзу)

Категорія (позначення)		Пояснення	Зупинки	Комерційна / максимальна швидкість	Межі обслуговування
Місцевий поїзд економ-класу	(МЕ)	місцевий цілодобовий швидкий	з усіма зупинками	80 км/год 120 км/год	у межах міста, агломерації, промислового району
Місцевий поїзд бізнес-класу	(МБ)	місцевий цілодобовий швидкісний	без зупинок	120 км/год 160 км/год	інтермодальні маршрути
Регіональний поїзд	(РП)	регіональний цілодобовий швидкий	з усіма зупинками за межами агломерації	120 км/год 160 км/год	у межах області
ІнтерСіті Регіон	(ІР)	регіональний денний швидкісний	зупинки в районних та обласних центрах	140 км/год 160 км/год	до сусідньої області
Нічний ІнтерСіті	(ІСН)	міжрегіональний нічний швидкий	на всіх станціях та деяких зупиночних пунктах	90 км/год 140 км/год	400–700 км
Спальний ІнтерСіті	(ІСС)	міжрегіональний нічний швидкісний	без зупинок з 00:00 до 06:00	140 км/год 160 км/год	понад 1000 км
Денний ІнтерСіті	(ІСД)	міжрегіональний денний швидкісний	лише на найбільших станціях	140 км/год 160 км/год	400–800 км
ІнтерСіті Експрес	(ІСЕ)	міжрегіональний денний високошвидкісний	без зупинок	200 км/год 250 км/год	маршрути бізнес-потоків
ЄвроСіті	(ЄС)	міжнародний денний швидкісний	лише на станціях І класу	—	—
ЄвроНайт	(ЄН)	міжнародний нічний швидкісний	лише на станціях І класу	—	—
Транзитний поїзд	(ТП)	міжнародний цілодобовий швидкий	лише на станціях І класу	—	—