

Визначені функції держави та приватних структур при виконанні залізничних перевезень та утриманні інфраструктури, діючих в межах державно – приватного партнерства, та розподіл ризиків обумовлюють подальший розвиток соціально значимих пасажирських перевезень, вантажних перевезень, збільшення парку власних вагонів, модернізацію об'єктів інфраструктури, створення умов для використання власних магістральних локомотивів, розвиток конкуренції на залізничному транспорті.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Частно-государственное партнерство в России: финансирование проектов в условиях международной конкуренции. Матер. междунар. конф. - М.: ЗАО "КПИМГ", 2007. - 98 с.
2. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора / В.Г. Варнавский. - М.: Наука, 2005. - 316 с.
3. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Теория и практика: учебное пособие / В.Г. Варнавский, А.В. Клименко, В.А. Королев. - М.: Высшая школа экономики, 2010. - 228с.
4. Кабашкин В.А. Государственно-частное партнерство в регионах Российской Федерации: учебное пособие / В.А. Кабашкин. - М.: Дело, 2011. - 120с.
5. Иванов И.Л. Государственно-частные партнерства в России: проблемные аспекты законодательства и опыт юридического структурирования проектов / Под общ. ред. А.А. Зверева. // Государственно-частное партнерство. Пути

совершенствования законодательной базы. - М., 2009. - 234 с.

6. Єфименко Т. І. Формування конкурентоспроможної податкової системи як чинник розбудови державно-приватного партнерства в Україні // Науковий вісник. — Ірпінь, 2009. — N1 (44): Економіка, право. — С.18–23.

7. Степанова О.В. Інституційні механізми розвитку державно-приватного партнерства в Україні / О.В. Степанова //Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка", 2012.

8. Авксентьев М. Ю. Державно-приватне партнерство як сучасний механізм залучення інвестицій в інфраструктурні галузі України: автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Авксентьев Максим Юрійович; Науково-дослід. екон. ін-т. — К., 2010. — 20 с.

9. Головатенко О. С. Ризики та напрями їх подолання при розвитку державно-приватного партнерства у житлово-комунальному господарстві / О.С.Головатенко // Науковий вісник. — К., 2008. — Вип. 2 (4): Державне та муніципальне управління. — С. 264–270.

10. Бондарь Т. Вынужденное партнерство / Т. Бондарь // Политический журнал. - 2005. - № 9. - С.13 – 16.

11. Про державно – приватне партнерство: закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу ://zakon4.rada.gov.ua

12. Про затвердження Методики виявлення ризиків, пов'язаних з державно-приватним партнерством, їх оцінки та визначення форми управління ними [Електронний ресурс]. – Режим доступу://zakon4.rada.gov.ua

*Рецензент д.е.н., професор УкрДАЗТ Дейнека О.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.*

УДК 629.4.014.6(100+477)

КЛАСИФІКАЦІЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ ТА УКРАЇНІ

Матусевич О.О., аспірант (ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна)

Зроблений загальний огляд європейських пасажирських поїздів. По результату аналізу й систематизації цієї інформації, автором запропонована загальна схема класифікації європейських поїздів. Розглянута нова класифікація поїздів в Україні: ціль її створення, особливості, ознаки класифікації, переваги й недоліки. Зроблений висновок про її удосконалення.

Ключові слова: класифікація, пасажирський, поїзд, європейський, перевезення, залізниця, показник.

КЛАССИФИКАЦИЯ ПАСАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ В ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ И УКРАИНЕ

Матусевич А.А., аспирант (ДНУЖТ им. ак. В.Лазаряна)

Сделан общий обзор европейских пассажирских поездов. По результату анализа и систематизации этой информации, автором предложена общая схема классификации европейских поездов. Рассмотрена новая классификация

поездов в Україні: цель ее создания, особенности, признаки классификации, преимущества и недостатки. Сделан вывод об ее усовершенствовании.

Ключевые слова: классификация, пассажирский, поезд, европейский, перевозки, железная дорога, показатель.

CLASSIFICATION OF PASSENGER TRAINS IN FOREIGN COUNTRIES AND UKRAINE

Matusevich A.A.

A general overview of the European passenger trains. According to the analysis and systematization of this information, the author offers a general scheme for the classification of European trains. We consider a new classification of trains in Ukraine: the purpose of its creation, features, attributes of classification, advantages and disadvantages. The conclusion about its improvement.

Keywords: classification, passenger train, European, transportation, railway, index.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. Залізничне сполучення - один із самих зручних способів переміщення у світі, як між містами однієї країни, так і між різними країнами.

Пасажирські перевезення займають особливе місце в роботі залізничного транспорту. Це зумовлено їх високим соціально-економічним значенням в суспільстві та виконанням однієї з найголовніших гарантій держави – свободи пересування. Потреби населення в перевезеннях пов'язані з: виробничою діяльністю – відрядження, поїздки до місця роботи; культурно-побутовою необхідністю – поїздки на відпочинок, екскурсії та ін.

Важлива роль пасажирського залізничного транспорту визначається безпекою та надійністю руху, найбільш провізною здатністю, швидкою доставкою пасажирів, широким діапазоном комфорту й сервісу та інші. А для того, щоб активно користуватися залізницею слід вміти розрізняти пасажирські поїзди за різними ознаками. Отже, існує необхідність в класифікації пасажирських поїздів, дослідженні її досконалості. Але, спочатку, слід проаналізувати принципи побудови такої класифікації у зарубіжних країнах та Україні. Також необхідно визначити, що загальна схема класифікації європейських поїздів, наприклад, ще не будувалася раніше. У зв'язку з впровадженням швидкісного руху, яке є одним із засобів підвищення ефективності пасажирських перевезень, є необхідність у побудові нової економічно обґрунтованої системи класифікації пасажирських поїздів, оскільки існуюча класифікація пасажирських поїздів не враховує усіх видів техніко-економічних показників. В даному випадку вартісних показників.

Слід визначити, що рішення цих проблем пов'язано з завданнями, які вказані у Державній цільовій програмі-впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій та виділення невирішених частин загальної проблеми. Суттєвий внесок у дослідження щодо класифікації пасажирських поїздів у окремих зарубіжних країнах та Україні зроблено багатьма

вітчизняними і зарубіжними вченими. Серед них Кравченко М. В. [6], Чаркіна Т. Ю. [8], Бакалінський О.В. [7], Мельник Т. С. [4], [5], Лихушин Е. В. [3], Овчаренко Л. М. [2], Пота А. Л. [1] Але аналізом принципів побудови класифікації пасажирських поїздів у зарубіжних країнах взагалі та Україні вони не займалися. Також, не робилося висновків о досконалості української класифікації пасажирських поїздів з метою побудови нової економічно обґрунтованої класифікації. Рішення цього питання і є головним завданням у даній статті.

Формування цілей статті. Метою статті є аналіз принципів побудови класифікації пасажирських поїздів у зарубіжних країнах, Україні та дослідження їх. Також, слід зробити відповідні висновки о досконалості української класифікації пасажирських поїздів з метою побудови нової економічно обґрунтованої системи класифікації.

Виклад основного матеріалу дослідження. *Огляд європейських пасажирських поїздів.*

Щоб подорожувати по Європі на поїзді й при цьому заощаджувати, слід навчитися розбиратися в класифікації поїздів. Європейська класифікація вагонів, організація залізничного сполучення й система покупки квитків багато в чому відрізняються від українських [1], [2]:

Незважаючи на те, що в конкретній країні може існувати свій підхід до класифікації поїздів і вагонів, у цілому європейська система досить універсальна. Виділяють два великі класи поїздів: денні й нічні, при цьому перші становлять переважну більшість, ніч же в основному використовується для вантажних перевезень. Усі денні поїзди мають тільки сидячі місця. Звичайно вагон денного поїзда схожий на салон літака, хоча буває й розділений на купе або відсіки. Вагонні провідники у денних поїздах відсутні, увесь состав обслуговують один-два кондуктори, які перевіряють квитки. Вони ж стежать за посадкою та висаджуванням пасажирів на станціях, дають свистком сигнал до відправлення, і закривають двері вагонів. А от відкривати двері пасажири звичайно повинні самі.

У кожному составі обов'язково присутні вагони першого й другого класів, часом (якщо состав

невеликий) обидва класу існують в одному вагоні, розділені перегородкою. Звичайно в першому класі в ряді три сидіння, а в другому - чотири. На високошвидкісних поїздах може бути присутнім поділ на три класи, однак поділення на класи (перший, другий і можливо третій) досить умовно: по комфортності другий клас нітрохи не уступає першому, хоча ціни між ними різняться приблизно в 1,5 – 2 рази. Більшість європейців віддають перевагу саме другому класу.

У європейських поїздах існують спеціальні купе для курящих (існує поділ на курящий і некурящий відсіки). Часто в такі вагони сідають некурящі люди, тому що тут багато місць залишаються вільними й, таким чином, можна влаштуватися з більшим комфортом.

Нічні поїзди включають ті ж два класи вагонів. У свою чергу нічні поїзди підрозділяються на спальні й швидкі, різниця між якими полягає в специфіці їх руху: перші роблять зупинки тільки ввечері (посадка пасажирів) і ранком (висадження), в інший час, приблизно з опівночі до шести годин, поїзд робить тільки технічні зупинки; швидкі нічні роблять зупинки протягом усього маршруту, сісти на них і зійти можна на будь-якій станції, як і на денні поїзди. Спальні поїзди відрізняються звичайно більш високим рівнем комфорту, а також тим, що перебувають у шляху тільки з вечора до ранку, і ніколи не ходять днем.

Швидкі нічні поїзди зупиняються всю ніч, і їхати в них можна з будь-якої станції й до будь-якої станції. Звичайно у швидкому нічному поїзді є всі типи нічних вагонів.

Особливий випадок являють собою поїзда EuroNight. По суті, це міжнародні нічні поїзди, що курсують по Західній Європі, але проблема полягає в тому, що їх позначення може мінятися в кожній країні, аж до того, що на територію одного держави поїзд в'їжджає як швидкий, а виїжджає вже як спальний.

Для українських пасажирів ще одні труднощі представляє система формування состава поїзда. Прибуваючи на яку-небудь вузлову станцію, поїзд може переформуватися, роз'єднуватися й доповнюватися, після чого частину вагонів спрямовують в одну сторону, а, що залишилися – у зовсім іншу.

Отже, систематизувавши інформацію, можна зробити наступну класифікацію європейських поїздів.

Класифікація європейських поїздів.

Типи денних поїздів [2], [3]:

- *Приміські поїзди.* Називаються в кожній країні по-різному: Metropolitano (M) - в Італії, RER - у

Парижу, і т.д. Здебільшого це електрички. Приміські поїзди служать сполучною ланкою між міським транспортом і залізницею. У центрі міст нерідко йдуть під землю, утворюючи єдину систему з міським метрополітенном.

- *Регіональні поїзди.* Курсують у межах однієї області або округу на відстані до 150 – 200 км. Звичайно називаються Regio або Regional (R, RB, TRD), хоча зустрічаються й місцеві назви: у Чехії й Словаччини – Osobni, на Балканах – Putnicki. Крім того, є безліч локальних назв, звичайно пов'язаних з особливостями або назвою місцевості. Ходять практично по всіх лініях, але тривалість рейсу звичайно не перевищує двох-трьох годин. Зупиняються практично в кожному населеному пункті, а у великих містах по кілька раз. У середині вагон звичайно схожий на електрички.

- *Регіональні експреси* – Regionalexpress (RE, IRE, RX, TER), в Італії – Diretto, в Австрії – Eilzug, Чехії й Словаччини – Spesny і так далі. Від звичайних регіональних поїздів вони відрізняються числом зупинок, яких роблять у кілька раз менше. У великих містах ці поїзди зупиняються тільки на головних вокзалах. Вартість на них така ж, як і на звичайні регіональні.

- *Швидкі поїзди.* Називаються скрізь по-різному, в основному, просто Express. Крім того, у більшості країн Західної Європи існує мережа швидких міжрегіональних поїздів Interregio (IR). Усі ці поїзди зупиняються тільки у великих і середніх містах, можуть перетинати всю країну й навіть кілька країн. Особняком стоять так звані якісні швидкі поїзди - Intercity (IC), які є внутрішніми й Eurocity (EC) міжнародними. Це вища по швидкості й комфорту категорія швидких поїздів. Рухаються із середньою швидкістю 90 – 100 км/год й устигають за день перетнути будь-яку європейську країну й навіть кілька країн. Ці поїзди не відносяться до розряду найдешевших.

- *Високошвидкісні поїзди.* Як правило, це комфортабельні подібні ракетам експреси, що досягають швидкостей в 200-300 кілометрів у годину. Наприклад, у Франції – це TGV. Вони часто обладнані телевізорами, телефонами, розетками для ноутбуків, аудіо системами й тому подібними пристроями. Вартість проїзду в них найвища.

Види нічних поїздів: спальні поїзди; швидкі нічні поїзди.

Після аналізу та систематизації вищевикладеної інформації, автором запропонована загальна схема класифікації європейських поїздів (рис. 1).

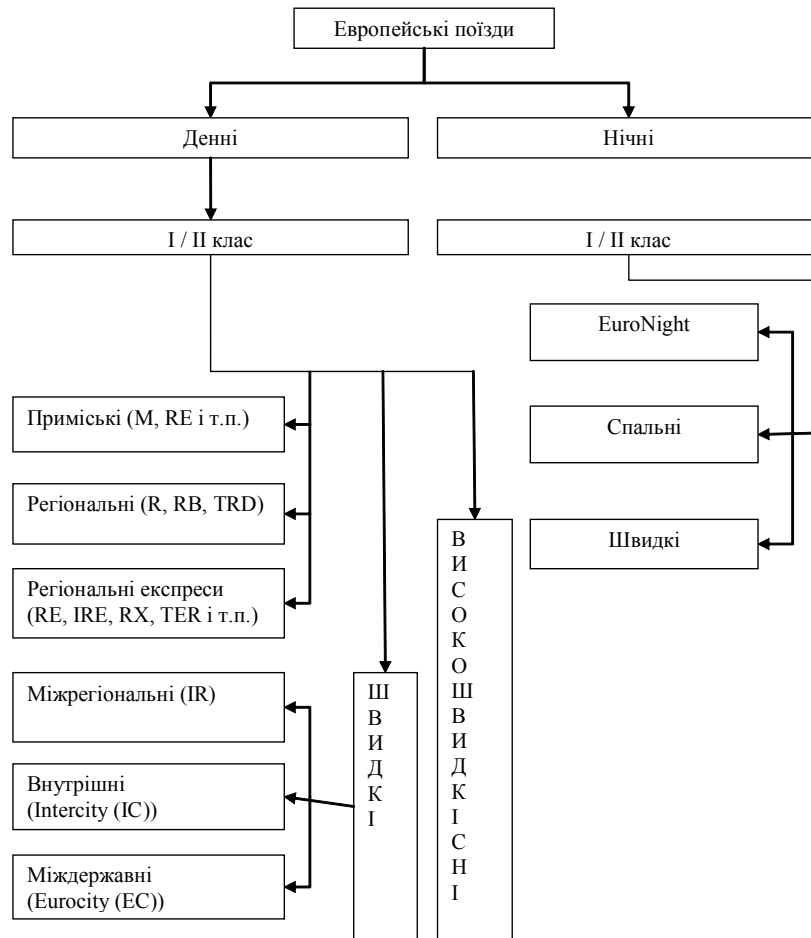


Рис.1. Класифікація європейських поїздів

Огляд класифікації пасажирських поїздів в Україні. Після огляду класифікації європейських поїздів слід зупинитися на системі класифікації пасажирських поїздів українських залізниць.

Мета розробки нової системи класифікації пасажирських поїздів – встановлення чітких критеріїв до формування тарифів на перевезення пасажирів поїздами міждержавного та внутрішнього сполучення, що формуватимуться як із наявного, так і з закупуваного рухомого складу.

Важливою відмінністю нової класифікації є чіткий поділ поїздів на нічні та денні. Основною характерною ознакою віднесення поїзда до денних є наявність місць для сидіння у вагонах.

У новій класифікації основними класифікаційними ознаками є дальність слідування, час доби руху поїзда, швидкість руху й рівень комфорту / сервісу [4, с. 42].

За дальністю слідування пасажирські поїзди поділяються на [5, с. 46]:

міждержавні поїзди, що слідують територією України й суміжних держав; міжрегіональні поїзди, що курсують без обмеження дальності в межах залізничної мережі України й забезпечують міжрегіональне сполучення;

регіональні поїзди, що мають обмеження щодо величини плеча обслуговування та забезпечують регіональне сполучення.

За швидкістю руху, яка, в першу чергу, залежить від режиму зупинок, пасажирські поїзди поділяються на: швидкісні (маршрутна швидкість більше 65 км/год при допустимій 140 – 200 км/год.); прискорені (маршрутна швидкість більше 65 км/год. при допустимій 140 км/год.); швидкі (маршрутна швидкість 50 – 64 км/год.); пасажирські (маршрутна швидкість до 50 км/год.).

За рівнем комфорту у вагонах виділяють такі місця в порядку зниження класу: першого класу (СВ для нічних); другого класу (купе (К) для нічних); без встановленого класу комфорту (плацкарт (ПЛ) для нічних).

За рівнем сервісу, що надається у вагонах, та відповідно до встановленого рівня комфорту місць виділяють: бізнес-клас обслуговування (перший клас, СВ для нічних); стандарт-клас обслуговування (другий клас, К для нічних); економклас обслуговування (ПЛ для нічних).

За періодом доби слідування пасажирські поїзди поділяються на денні й нічні.

Денні пасажирські поїзди – Євро Сіті (ЕС), Інтер Сіті + (ІС+), Інтер Сіті (ІС), Регіональний експрес (РЕ), Регіональний поїзд + (РП+), Регіональний поїзд (РП).

Нічні пасажирські поїзди – Євро Найт (ЕН), Нічний експрес (НЕ), Фірмовий нічний (ФН), Пасажирський нічний (ПН).

До головних переваг нової класифікації слід віднести такі [4, с. 45]: повна відповідність класифікаціям у ЄС; відповідність українських та англійських назв та аббревіатур; лаконічність; зрозумілість для споживача; лінгвістична та семантична відповідність та зрозумілість споживачам з України та ЄС; незмінність класифікаційних ознак на всіх рівнях класифікації; однозначність класифікації об'єкта – поїзда; відповідність цілям ринкового позиціонування; наслідування існуючих в Україні класифікацій; відповідність існуючим і перспективним тарифним політикам.

Значна частина перевезень виконується електропоїздами підвищеного комфорту, багато з яких по швидкості порівнянні із прискореними. Швидкісний рух на Україні по швидкості значно уступає Західній Європі. Але, з іншого боку, ціна доступна для всіх верств населення.

Підсумовуючи загальну ситуацію по пасажирських перевезеннях у країні слід зазначити, що Укрзалізниця змушена буде враховувати соціальний фактор, рівень українців нижчого достатку й більшість пасажирів.

На думку автора, найкраще було б розподілити ринок на соціальний і конкурентний сегменти. Соціальний – це загальні вагони, електрички, плацкарти. І держава повинна контролювати будь-який ріст ціни в ньому, а також компенсувати залізничні витрати на пільговиків. Конкурентний сегмент – це купе, вагони класу люкс, і нові швидкісні й надшвидкісні вагони. У цьому випадку повинен вирішувати ринок. Тому що ціни на ці послуги будуть конкурувати вже з авіаперевезеннями. Там буде їздити пасажир з рівнем достатку вище за середнє. Але пасажир повинен мати вибір.

Висновки. Зробивши аналіз класифікації пасажирських поїздів окремих європейських країн і інших країн миру можна зробити висновок, що ці класифікації небагато різняться з розробленою загальною схемою, запропонованою автором. Схожа класифікація пасажирських поїздів існує і в Україні. Впровадження швидкісного руху в Україні, як засіб підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень, впливає на підвищення конкурентоспроможності швидкісних поїздів.

Із впровадженням швидкісного руху стало актуально й впровадження нової класифікації поїздів, яка відповідає європейським стандартам. У цій класифікації основними класифікаційними ознаками є тільки експлуатаційно-технічні показники для оцінки ефективності залізничних пасажирських перевезень: дальність сполучення, час руху поїзда, швидкість руху й рівень комфорту / сервісу. При цьому, в класифікації не враховуються вартісні техніко-економічні показники: собівартість, прибуток і рентабельність пасажирських перевезень, а також витрати на перевезення, показники життєвого рівня в країні та інше. Тому є необхідність в усуненні цього фактору, і слід розглянути класифікацію поїздів з економічної точки зору. Таким чином, слід зробити додаткову класифікацію міських, приміських, регіональних, поїздів дальнього сполучення й швидкісних поїздів за цими показниками.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Пята, А.Л. Международные пассажирские железнодорожные сообщения в Европе // Железные дороги мира, 2001, № 7. — с. 11-15.
2. Овчаренко, Л.М. Высокоскоростное сообщение: частота важнее скорости [Текст] / Л.М. Овчаренко // Железные дороги мира. – 2010. – № 3. – с. 9 – 22
3. Лихущин, Е.В. Опыт «Дойче Бан»: классификация пассажирских поездов [Текст] / Е.В. Лихущин // Локомотив-информ. – 2012 – №01. – с. 54 – 55
4. Мельник, Т.С. Концептуальні основи нової системи класифікації пасажирських поїздів українських залізниць. [Текст] / Т.С. Мельник // Вагонний парк. – 2012. – № 1(58). – с. 42 – 45
5. 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
6. Кравченко, М.В. Оценка эффективности и перспективы развития скоростных пассажирских перевозок на железных дорогах России: Автореф. дис. к.е.н.: 08.00.05, 08.00.14. [Текст] / М.В. Кравченко – М.: РГБ – 2005 – 28 с
7. 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.
8. Чаркіна, Т.Ю. Нова класифікація пасажирських поїздів в Україні [Текст] / Т.Ю. Чаркіна // Вісник економіки транспорту і промисловості – 2012. – № 38. – с. 324 – 328

*Рецензент д.е.н., професор ДНУЗТ ім. ак. В. Лазаряна Бараш Ю.С.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Єлагін Ю.В.*