

УДК 658.8

Канд. екон. наук О.В. Христофор

Канд. екон. наук Т.С. Мельник

ОСНОВНІ АСПЕКТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ УКРАЇНИ

Вступ

Залізничний транспорт України є основним перевізником держави, одним з ключових факторів забезпечення її економічного росту, підвищення конкурентоспроможності національної економіки та якості життя населення. Стратегічною галуззю він є не лише завдяки вагомим кількісним і фінансово-економічним показникам у масштабах держави, але і тому, що забезпечує економічні і соціально-культурні зв'язки в суспільстві, чим стимулює його подальший розвиток.

На залізничний транспорт припадає 34% пасажирообороту усіх видів транспорту [2]. Суттєвими перевагами залізничного транспорту виступає те, що він є найбільш енергоефективним, безпечним та екологічно чистим видом транспорту. В рамках підготовки залізничного транспорту до проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 р. були проведені ряд заходів з підвищення швидкостей руху пасажирських поїздів, зокрема, налагоджено виробництво вітчизняного швидкісного рухомого складу з конструкційними швидкостями до 200 км/год та придбано закордонний швидкісний рухомий склад, спроможний реалізувати швидкості руху до 176 км/год. Модернізація та реконструкція інфраструктури залізничного транспорту дозволили підняти швидкість руху на окремих ділянках до 160 км. [12].

Основним завданням пасажирських залізничних перевезень є формування доступної і стабільної транспортної системи для максимального покриття транспортних потреб населення у пасажирських перевезеннях в безпечних і комфортних умовах.

Літературний огляд

Розробкою та удосконаленням методичних підходів до реформування залізничного тран-

спорту займалися такі зарубіжні і вітчизняні вчені, як Лукінов І.І., Кулаєв Ю.Ф., Акімова І.М., Бараш Ю.С., Дейнека О.Г., Макаренко М.В., Ейтутіс Г.Д. та багато інших, однак в їх працях вкрай мало уваги приділено пасажирському сектору.

Вивчення літературних джерел з даної тематики дозволило побачити появу відносно нового погляду на вирішення зазначеного питання з позицій ринкового пріоритету – дослідження економічних проблем реформування і реструктуризації залізничного транспорту. Цей аспект висвітлюється, зокрема, у працях Позднякової Л.О., Колеснікової Н.М., Василенко В.М., Бабица Д.В., Диканя В.Л. та інших вітчизняних вчених. Однак і в їх наукових розробках сектор пасажирських залізничних перевезень залишається майже не охопленим увагою.

Сьогодні проблема підвищення ефективності пасажирських перевезень набула доволі гострого характеру. З різних сторін і в різні роки її досліджували такі визнані науковці і фахівці транспортної галузі, як Аксьонов І.М., Бараш Ю.С., Сич Є.М., Кулаєв Ю.Ф., Божок Н.О., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Белов В.І. та деякі інші. Проте і в цих працях не розроблені шляхи вирішення питання оновлення пасажирського рухомого складу відповідно до світових тенденцій в умовах недостатнього фінансування галузі, досі відсутній розроблений механізм подолання хронічної збитковості пасажирського сектору залізничних перевезень та ряд інших актуальних проблем, які суттєво стримують розвиток пасажирських залізничних перевезень.

Постановка проблеми

На сьогоднішній день пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспорту послугу. Його внутрішній потенціал практично вичерпаний, наявні резерви і ресурси не дозволяють не лише розвиватись, а й забезпечувати стале функціонування.

Внутрішніми проблемами, з якими стикається залізничний транспорт, є поступова втрата ринку перевезень і хронічна збитковість пасажирського сектору. Загальні збитки від останніх у 2014 р. склали 8 млрд. грн., з

них 4,3 млрд. грн. - у далекому та 3,7 млрд. грн. - у приміському сполученні [4].

Залізничні пасажирські перевезення впродовж тривалого часу недоотримують належного фінансування на просте відтворення основних засобів, а тим більше на придбання сучасного рухомого складу в необхідній кількості.

Однією з причин збитковості пасажирських перевезень також є нераціональна методика побудови пасажирського тарифу, що ґрунтується на середньомережевій собівартості: у тариф закладається значна частка постійних витрат, насамперед пов'язаних з утриманням інфраструктури залізничного транспорту, які не залежать від ефективності роботи пасажирського господарства [6, 11]. Такий підхід не дає можливості вивести пасажирський комплекс на беззбитковий рівень.

Переважає частина пасажирських вагонів і тягового рухомого складу, що забезпечує перевезення пасажирів у далекому та приміському сполученнях, є морально застарілою і фізично зношеною, не відповідає сучасним вимогам комфорту та економічності [1]. Скорочення парку рухомого складу, незважаючи на меншу вартість перевезень у соціальних сегментах у порівнянні з конкурентами, призводить до втрати ринку перевезень. У зв'язку із вичерпанням терміну служби робочий парк пасажирських вагонів без оновлення до 2021 р. буде становити менше третини наявного на сьогодні вагонного парку. Зважаючи на це, потребує нагального вирішення завдання розробки нових вимог та оновлення рухомого складу для здійснення всього комплексу пасажирських перевезень, в першу чергу будівництва вітчизняного тягового та рухомого складу. Зміни у структурі тягового і рухомого складу вимагають розробки нових схем обороту поїздів, перспективного розміщення підприємств інфраструктури, визначення напрямків, що потребують модернізації і реконструкції.

Внаслідок поступового зношення інфраструктури знижуються резерви провізних спроможностей, має місце низька продуктивність пасажирського рухомого складу через значні коливання (сезонність) попиту, а також існує гостра проблема забезпечення пікових обсягів перевезень. Максимально дозволена швидкість руху пасажирських поїздів залишається низькою – 120 кілометрів на го-

дину [13]. Маршрутна їх швидкість на основних напрямках ще нижча (50-65 кілометрів на годину). Продуктивність одного пасажирського вагона звичайного поїзда в Україні у 3-5 разів менша продуктивності аналогічного вагона швидкісного поїзда, що експлуатується в країнах Західної Європи.

Мета (цілі, завдання)

Відповідно до Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18 березня 2004 р. № 1629-IV законодавство у галузі транспорту віднесено до пріоритетної сфери, що підлягає адаптації уже на першому етапі виконання програми [5, 10]. Відповідно до цього зовнішньою проблемою відносно залізничного транспорту є зміна законодавства України з метою досягнення Україною відповідності критеріям набуття членства в Європейському Союзі.

Імплементация норм ЄС у вітчизняне законодавство в сфері транспорту вносить суттєві зміни в організацію роботи пасажирського комплексу [9, 10]. Зокрема, задекларовано відкриття ринку перевезень для незалежних перевізників-операторів пасажирських перевезень, змінюються умови взаємодії залізничного транспорту та органів Державної і місцевої влади, переглянуто нормативні вимоги щодо визначення приміської зони. У зв'язку з цим вимагає розробки принципово нова модель ринку залізничних пасажирських перевезень і принципів технічного регулювання у сфері залізничних пасажирських перевезень.

Метою статті є розробка концептуальних положень програми реорганізації пасажирських перевезень. Ця програма повинна відповідати Державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту на 2010-2019 рр. [3] і має бути спрямована на збереження і поступове нарощування рівня та обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом шляхом впровадження принципово нової комплексної моделі організації пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні для забезпечення транспортного поєднання обласних і великих промислових центрів України.

Виклад основного матеріалу

В якості цільових орієнтирів комплексної моделі організації пасажирських перевезень у

внутрішньому сполученні, з нашої точки зору, мають виступити:

- організація перевезень на далекі відстані переважно швидкісним денним рухомим складом, при поступовій відмові від традиційної системи організації пасажирського руху;

- організація місць пересадки пасажирів на основі створення пересадочних центрів перерозподілу пасажиропотоків, раціональна організація регіональних і приміських перевезень для забезпечення комбінованих перевезень пасажирів;

- оновлення рухомого пасажирського складу і тяги з орієнтацією на сучасний швидкісний вид, за рахунок цього - підвищення рівня комфорту пасажирських перевезень;

- розвиток інфраструктури залізничного транспорту для забезпечення пасажирських перевезень;

- забезпечення беззбитковості роботи пасажирського залізничного транспорту, у тому числі за рахунок виділення компаній-операторів пасажирських перевезень та створення залізничних приміських компаній за участі місцевих органів влади;

- підвищення продуктивності праці в пасажирському секторі, підготовка і перепідготовка кадрів для забезпечення функціонування нової системи організації пасажирських перевезень.

- безумовне забезпечення безпеки пасажирського руху, забезпечення енергоефективності і зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище.

Для вирішення окресленої проблеми нами було запропоновано в якості основних підходів інерційний та інноваційний варіанти розвитку пасажирського сектору.

Інерційний варіант передбачає розвиток подій традиційним способом - шляхом збереження існуючої моделі пасажирських перевезень, поступовим оновленням пасажирських вагонів і тяги без впровадження якісних змін. За реалізації вказаного варіанту, як доводить сьогоднішня практика, не вдасться уникнути збитковості пасажирських перевезень, що не призведе до принципових змін ситуації, в тому числі у питаннях покриття видатків і фінансування пасажирського сектору. Незважаючи на формальне відкриття ринку пасажирських перевезень для доступу незалежних перевізників, він залишиться

економічно непривабливим для бізнесу. Парк пасажирського рухомого складу буде оновлюватись епізодично, за наявності вільних коштів у бюджеті, і поступово скорочуватися внаслідок списання, що призведе до поступового втрачання ринкової частки залізничних пасажирських перевезень.

Інноваційний варіант, на який спрямована програма реорганізації пасажирських перевезень, передбачає переформатування системи пасажирських перевезень для забезпечення її життєздатності в короткостроковій перспективі і розвитку – в довгостроковій. Даний варіант передбачає: визначення принципової моделі забезпечення далеких, регіональних і приміських пасажирських перевезень; організацію руху пасажирських потоків між пересадочними центрами переважно швидкісними денними поїздами; оновлення пасажирського рухомого складу шляхом придбання пасажирських вагонів, локомотивів і моторвагонного рухомого складу, який відповідає сучасним вимогам щодо швидкості, безпеки та комфорту перевезень; поступове списання вагонів нічних поїздів зі зміною співвідношення на користь денних; організацію сучасних пересадочних центрів відповідно до комплексної моделі, розвиток залізничної інфраструктури для забезпечення пасажирських перевезень, у тому числі шляхом розділення і спеціалізації вантажного і пасажирського рухів. Стимулювання розвитку залізничного транспорту вимагає розробки економічно обґрунтованої тарифної політики і надання рівних умов доступу до користування транспортною інфраструктурою для всіх компаній-операторів пасажирських перевезень. Інноваційна модель створить сприятливі умови для залучення інвестицій, необхідних для оновлення та модернізації виробничо-технічної бази як пасажирського господарства ПАТ «Українська залізниця», так і незалежних перевізників.

Визнавши інноваційний варіант розвитку пасажирських перевезень як найбільш оптимальний, визначимо основні шляхи і засоби розв'язання даної проблеми.

Інфраструктура і рухомий склад залізничних перевезень на період до 2021 р. повинні забезпечувати рух поїздів на переважно пасажирських напрямках зі швидкістю 160 км/год. та на змішаних (пасажирський і вантажний рух) напрямках зі швидкістю 140

км/год. Організація швидкісного руху до 200 км/год. можлива на окремих ділянках в порядку дослідної експлуатації. При цьому передбачається наступна спеціалізація напрямків:

пасажирський рух:

- Київ – Жмеринка, далі - на Львів, Одесу;
- Київ – Гребінка – Полтава – Красноград, далі - на Харків, Дніпропетровськ.

суміщений пасажирський та вантажний рух:

- Київ – Трипілля - Дніпровське – Миронівка – Знам'янка – Долинська, далі - на Кривий Ріг, Миколаїв, Херсон;

- Знам'янка – П'ятихатки – Дніпропетровськ – Синельникове – Запоріжжя – Новоолексіївка.

Визначені маршрути пасажирського швидкісного руху будуть максимально вивільнені від руху вантажних поїздів з переведенням його на паралельні напрямки (з посиленням останніх), що дозволить зменшити інвестиції в модернізацію інфраструктури, підвищити швидкості руху та скоротити витрати на утримання колії в процесі експлуатації.

Перевезення пасажирів у далекому сполученні буде забезпечуватись на основі організації пересадочних центрів за умови узгодження розкладів руху між прибуттям і відправленням відповідних регіональних і приміських поїздів [7, 8].

Забезпечення рухомим складом пасажирських перевезень повинне здійснюватися за рахунок придбання інноваційного рухомого складу, технічні вимоги до якого ще мають бути розроблені, та модернізації і ремонту існуючого.

В рамках реалізації даної програми до 2021 р. пропонується перейти до перевезень пасажирів 139 поїздами, з яких 45 од., або 32,4% - нічних та 94 од., або 67,6% - денних. При цьому для формування зазначеної кількості поїздів необхідно буде задіяти лише 2082 вагонів замість існуючих 3270 вагонів.

Для реалізації розробленої програми необхідно:

оновити: 1046 пасажирських вагонів, в тому числі придбати для курсування в міждержавних поїздах 350 вагонів нового покоління та провести капітально-відновлювальні роботи 696 вагонам;

придбати: 22 міжрегіональних двосистемних електропоїзди у 9-вагонному виконанні (198 вагонів), 2 міжрегіональних двосистем-

них електропоїзди у 6-вагонному виконанні (12 вагонів), 26 дизель-поїздів у 3-вагонному виконанні (78 вагонів), провести капітально-відновлювальні роботи 26 електропоїздам у 10-вагонному виконанні (260 вагонів).

Таким чином, придбання (оновлення) 548 вагонів сучасного рухомого складу для денних перевезень дозволить замінити 1188 вагонів існуючого формату перевезень.

Підготовка інфраструктури залізниць включає вирішення ряду серйозних завдань, без яких впровадження інноваційної комплексної моделі пасажирського руху практично неможливе [14]. Основні заходи для виконання завдань:

- комплекс робіт з реконструкції колії та покращення якісних параметрів колії;

- підвищення пропускних можливостей напрямків шляхом будівництва других колій;

- комплекс робіт з модернізації контактної мережі;

- електрифікація окремих напрямків;

- спорудження нових тягових підстанцій і реконструкція існуючих;

- комплекс робіт з будівництва, реконструкції пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку;

- комплекс робіт з будівництва і реконструкції об'єктів пасажирського господарства;

- комплекс робіт з посилення переробної спроможності існуючих депо, інших експлуатаційних підприємств;

- будівництво нових депо;

- обладнання та розвиток пересадочних центрів.

Забезпечення беззбитковості роботи пасажирського залізничного транспорту включає перехід на європейську модель організації ринку пасажирських перевезень, що передбачає виділення компаній-операторів пасажирських перевезень та створення залізничних приміських компаній за участі місцевих органів влади, а також удосконалення методів тарифікації послуг інфраструктури для пасажирських перевезень.

При збереженні існуючої моделі перевезень витрати на оновлення 2276 одиниць рухомого складу протягом 2016-2021 рр. мають скласти близько 50,0 млрд. грн. Витрати на оновлення парку рухомого складу наведені в табл. 1.

Таблиця 1

*Розрахунок потреби в коштах на оновлення
пасажирського рухомого складу на період 2016-2021 рр.*

Вид витрат	Обсяг робіт, шт.	Витрати на одиницю, млн. грн.	Всього витрат, млн. грн.
Придбання пасажирських вагонів нового покоління	350	22	7700
Капітальний ремонт і модернізація пасажирських вагонів	696	10	6960
Придбання міжрегіональних двосистемних електропоїздів у 9-вагонному виконанні	22	400	8800
Придбання міжрегіональних двосистемних електропоїздів у 6-вагонному виконанні	2	390	780
Придбання дизельних поїздів у 3-вагонному виконанні	26	165	4290
Капітальний ремонт і модернізація електропоїздів у 10-вагонному виконанні	26	70	1820
Разом			30350

Таким чином, загальна потреба в коштах на оновлення рухомого складу на період з 2016 р. по 2021 р. орієнтовно складе 30,4 млрд. грн.

Витрати на організацію сервісного обслуговування пасажирських вагонів нового покоління орієнтовно становитиме 7 млрд. грн.

Висновок

Реалізація заходів, визначених розробленою нами програмою, дасть змогу протягом 2016-2021 рр.:

- зв'язати швидкісними лініями столицю України з більшістю обласних та великих індустріальних центрів;

- зменшити потребу в загальній кількості одиниць вагонного парку у зв'язку з підвищенням оборотності пасажирського вагону в 1,5-2 рази та впровадження нового моторвагонного рухомого складу, внаслідок чого за 5 років економія експлуатаційних витрат складе 1,5 млрд. грн., в тому числі від економії дизельного пального - 412 млн. грн.;

- здійснити умовне скорочення штатної чисельності працівників поїзного штату на 22,8%, або на 3150 осіб.

Очікуваний розмір економії витрат на оплату праці за період 2016-2021 рр. складе 1,0 млрд. грн. Скорочення поїзного штату планується переважно за рахунок осіб, які досягнуть пенсійного віку. Решта працівників можуть бути переведені на інші посади;

- зменшити потребу в кількості постільної білизни та обсягах її прання. Планується закриття 5 механічних пралень із 9 існуючих, внаслідок чого відбудеться вивільнення 556 працівників, з них 370 осіб - працівники пральних комплексів. Економія витрат на оплату праці, придбання постільних речей, мийні засоби, воду, енергоресурси тощо складе близько 0,5 млрд. грн.

- Економія інвестиційних ресурсів від впровадження програми очікується в розмірі 16,0 млрд. грн.

Загальний економічний ефект від впровадження даної Концепції Державної цільової програми впровадження в ПАТ «Українська залізниця» комплексної моделі пасажирського руху на період до 2021 р. складе орієнтовно 19,0 млрд. грн.

Література

1. Божок Н.О. Загальний підхід до проблеми прогнозування та оновлення парку пасажирських вагонів / Н.О. Божок // Проблеми економіки транспорту: Тези доповідей XII Міжнародної наукової конференції, м. Дніпропетровськ, 24-25 квітня 2014 р. – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2014. - С. 27-28.

2. Державний комітет статистики [Електронний ресурс] / - Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

3. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки: затв. постановою КМУ №1390 від 16 грудня 2009 р.

[Електронний ресурс] / – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-p>.

4. Довідник основних показників роботи залізниць України (2004-2014 роки) / – К.: Укрзалізниця 2014. – 44 с.

5. Закон України Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу від 18 березня 2004 року № 1629-IV [Електронний ресурс] / – Режим доступу: <http://www.customs.com.ua/php/document.php?ISN=18518>.

6. Кожевникова И.А. Тарифная политика как один из эффективных инструментов логистики пассажирских перевозок / И.А. Кожевникова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 23-25 вересня 2014 р. – К.: ДАЗТУ, 2014. – С. 40-42.

7. Манівчук В.В. Концепції побудови транспортно-пересадочних вузлів у сучасних умовах розвитку міст / В.В. Манівчук // Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кам'янець-Подільський, 29 вересня – 2 жовтня 2015 р. – К.: ДАЗТУ, 2015. – С. 38-40.

8. Мельник Т.С. Актуальні питання створення пасажирських хабів / Т.С. Мельник // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: Матеріали III Міжнародної науково-практичної конференції, м. Харків, 18-20 вересня 2012 р. – К.: ДАЗТУ, 2012. – С. 65-67.

9. Офіційний сайт Європейської Залізничної Агенції [Електронний ресурс] / – Режим доступу: URL: <http://www.era.europa.eu>.

10. План імплементації Держави 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства. Схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 р. № 1148-р. / – К.: КМУ, 2014

11. Потетюєва М. В. Особливості управління витратами на залізничному транспорті / М. В. Потетюєва // Залізничний транспорт України. – 2008. – № 2. – С. 76-78.

12. Розвиток конкуренції у сфері пасажирських перевезень – це крок до вдосконалення якості обслуговування: Інтерв'ю Бреуса І.Б. // Міжнародний професійний журнал «Вагонний парк». – Харків: Залізничне видавництво «Рухомий склад», 2015. - № 11-12 – С. 8 – 10.

13. Христофор О.В. Особенности инвестиционной деятельности по модернизации материально-технической базы железнодорожного транспорта Украины / О.В. Христофор // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниця». - Харків: вид-во «Подвижной состав», 2013. - № 3. – С. 24-30.

14. Mulenko O.V. Transport Hubs as a Part of the Logistics System of the Passenger Transportation / O.V. Mulenko // Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті: Матеріали V Міжнародної науково-практичної конференції, м. Кам'янець-Подільський, 29 вересня – 2 жовтня 2015 р. – К.: ДАЗТУ, 2015. – С. 43-46.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРІВ

Христофор Олег Вікторович,

кандидат економічних наук, доцент, заступник начальника філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» ПАТ «Укрзалізниця».

Вул. Івана Федорова, 39, м. Київ, 03038.

Тел.: +38 044 465 24 53.

E-mail: oleg_hristofor@ukr.net

Мельник Тетяна Степанівна,

кандидат економічних наук, провідний інженер-технолог Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення ПАТ «Укрзалізниця».

Вул. Тверська, 5, м. Київ, 03680.

Тел.: +38 044 309 66 89.

E-mail: avgust26@ukr.net