

Г. І. НЕСТЕРЕНКО, О. О. ОЗЕРОВА (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна), П. О. ЯНОВСЬКИЙ, (Національний авіаційний університет, м. Київ)

## ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ СУЧАСНИХ ПРИМІСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН

У статті досліджено організацію приміських перевезень, проблеми розвитку та методи покращення існуючої системи перевезень пасажирів в Україні на основі досвіду закордонних залізниць.

*Ключові слова:* приміські перевезення, пасажирські залізничні перевезення, міські електропоїзди.

В статье исследовано организацию пригородных перевозок, проблемы развития и методы улучшения существующей системы перевозок пассажиров в Украине на основе опыта зарубежных железных дорог.

*Ключевые слова:* пригородные перевозки, пассажирские железнодорожные перевозки, городские электропоезда.

This article explores the organization of suburban transportation, problems of development and methods of improving the existing system of passenger transportation in Ukraine based on the experience of foreign railways

*Key words:* local transportation, passenger rail transportation, municipal electric trains.

### Актуальність проблеми

У сучасних умовах функціонування сектор приміських перевезень на залізницях приречений на збитковість. Залізничний транспорт не в усіх напрямках своєї господарської діяльності є прибутковою і далеко не завжди виходить на покриття отриманих збитків. Подібна особливість функціонування і розвитку вже довгі роки безпосередньо стосується залізничного пасажирського сектора.

### Аналіз останніх наукових досліджень

Результати останніх досліджень щодо питань підвищення якості транспортних послуг у науковій літературі зустрічаються все частіше. Серед усіх публікацій доцільно відзначити роботи І. М. Аксьонова, Т. В. Буцько, В. Л. Диканя, В. П. Гудкової, Є. М. Сича, Ю. Ф. Кулаєва, В. Г. Шинкаренка та інших авторів.

### Мета роботи

Задача зацікавити пасажирів до послуг залізничного транспорту набуває все більшої актуальності у зв'язку з необхідністю підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень. Тут, безумовно, стане у нагоді зарубіжний досвід організації пасажирських перевезень. Тому в статті робляться посилання на ефективність організації приміських перевезень закордонних залізниць.

### Викладення основного матеріалу

На відміну від вантажних перевезень, головним викликом розвитку пасажирського сектора, як в минулі роки, так і зараз, є збитковість перевезень. Хоча така особливість функціонування залізничного транспорту обумовлюється громадською соціальною роллю залізниці, яку вона несе вже довгі роки як самий доступний, надійний і стабільно працюючий вид транспорту. Адже ні для кого не секрет, що залізниця продовжує зберігати за собою безперечно важливе становище в перевезенні пасажирів. Серед найбільш ефективних напрямків скорочення збитковості приміських перевезень можна назвати встановлення турнікетних систем, підвищення вартості проїзду, монетизацію і персоналізацію пільг і т.д.

Пасажирами електропоїздів є і мешканці великих міст, які проживають в спальних районах і передмістях, які їдуть в центральну частину міста на роботу і навчання. Пенсіонери – на дачі, жителі сіл, що відправляють вирощені продукти на ринки у великі міста або райцентри, і сільські жителі, які їдуть в інші села, жителі розташованих поблизу до мегаполісу районних центрів, які працюють в мегаполісах та ін. І всі вони мають свої специфічні вимоги до сервісу. Через нездатність задовольнити вимоги різних категорій пасажирів залізниця не може змагатися в приміських перевезеннях з приватними автомобільними перевізниками. В результаті, пасажиропотік в електропоїздах скорочу-

ється. При цьому, на інші види транспорту в першу чергу переходять найвимогливіші і самі платоспроможні пасажирів, залишаючи залізницям перевезення пільговиків і неплатоспроможних пасажирів.

До пріоритетних напрямків підвищення якості послуг в приміському сполученні можна віднести розвиток системи поїздів підвищеної комфортності, впровадження концепції приміського сполучення з використанням рейкових автобусів, реалізацію проектів «міських електричок». Реалізація проектів «міських електричок» дозволяє використовувати приміські поїзди в якості міського транспорту та організацію залізничного сполучення між аеровокзалами великих міст з їх центральною частиною.

За кордоном використання залізничного транспорту для внутрішньоміських перевезень є ефективним методом вирішення транспортних проблем. Міські залізниці надійно ввійшли в загальну транспортну систему мегаполісів і стали одним з основних видів міського транспорту. Їх пропускна спроможність близька, а нерідко і перевищує пропускну спроможність метрополітенів. У більшості великих західнонімецьких міст отримали розвиток нові елементи транспортної інфраструктури, які зв'язали в єдину мережу наземне міське та приміське залізничне сполучення, метрополітен, трамвайні і автобусні лінії.

Так в Чехії, введений єдиний проїзний документ для будь-якого міського транспорту. В залежності від потрібного часу на пересування змінюється і вартість квитка, найменша тривалість 75 хв. коштує приблизно 15 грн. За цей час пасажир може пересісти в різні види транспорту, наприклад з електропоїзда на метро чи трамвай. Це збільшує привабливість в користуванні залізничними послугами, тим більше, що клієнту не потрібно стояти в довгих чергах в касу, а є можливість самостійно обслуговуватись в спеціальних терміналах. Такими терміналами користуються і пасажирів в Німеччині та в багатьох країнах Європи.

Лідером з використання залізниць в Європі у сфері пасажирських перевезень залишається Швейцарія: кожен громадянин країни проїжджає по залізницях в середньому 1901 км на рік, що майже на 50 % більше, ніж у Франції, яка займає друге місце (1287 км/чол. на рік). Такий результат на залізницях Швейцарії (SBB) став наслідком інвестиційної програми Bahn 2000, завдяки якій радикально реструктуризовано сполучення на SBB на основі введеного в грудні 2004 р. розкладу з тактовими інтервала-

ми відправлення потягів. Стабільне зростання в секторі пасажирських перевезень сприяло збільшенню прибутку в 2007 р. до 90,9 млн. франків, що на 139 % вище порівняно з аналогічним періодом попереднього року.

Сучасні прогнози на залізницях SBB оцінюють збільшення пасажирообороту на 40 % до 2030 р. Ступінь використання інфраструктури (одна з найвищих в світі) і відсутність резервів пропускної спроможності створюють серйозну проблему для SBB. Тому заміна діючих систем сигналізації і управління рухом потягів європейською системою ETCS (інвестиції досягли 400 млн. євро) направлена на підвищення провізної спроможності мережі. До 2015 року Швейцарія стане однією з перших країн, в якій лінії нормальної колії будуть повністю переведені на європейську систему управління рухом поїздів.

Досвід залізниць SBB показує, що ефективність пасажирських перевезень на напрямку залежить від рівня розвитку управління перевезеннями і впровадження сучасних досягнень науково-технічного прогресу. При цьому головні зусилля діяльності компанії направлені на: створення швидкісного рухомого складу, відповідного сучасним вимогам пасажирів; введення розкладу з тактовими інтервалами відправлення потягів для скорочення часу поїздок; створення механізмів фінансування залізниць державою і його суб'єктами; впровадження технологій, які сприяють підвищенню провізної спроможності мережі і підвищенню безпеки руху.

Тому в нашій країні без належного фінансування не може бути досягнуто технічного прогресу на світовому рівні, що б могло значно покращити технічний та фінансовий стан залізниць України [2].

На сьогоднішній день на залізницях діє «Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу України на 2008-2020 роки». За період з 2009 по 2020 роки передбачено придбати: 211 електропоїздів, 124 дизель-поїзда, 48 рейкових автобусів, 40 міжрегіональних електропоїздів. Крім того, на залізничному транспорті здійснюється програма «Рейковий автобус», яка націлена на впровадження в Україні європейських стандартів залізничних перевезень.

Всього протягом 2011 року залізниці України перевезли пасажирів пільгових категорій на суму 580,99 млн. грн. Збитки залізниць України від приміських пасажирських перевезень у 2011 році, за оперативними даними, складають 3,1 млрд. грн. (рис 1), що на 10,9 % більше в

порівнянні з 2010 роком. Всього протягом 2011 залізницями України в приміському сполученні перевезено 363, 7 млн. пасажирів (рис 2), у тому числі 54,4 млн. пасажирів пільгових категорій, а пасажирообіг виконано у 2010 р. майже на рівні 17 млрд. пас/км (рис 3). Збитки від перевезень пільгових категорій пасажирів в 2011 році зросли на 13,6% в порівнянні з 2010 роком – до 303,6 млн. грн. [1].

млрд пас/км

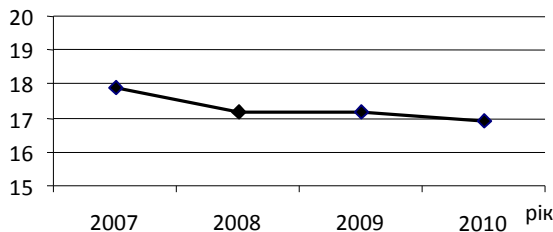


Рис. 1. Динаміка пасажирообігу на приміському сполученні УЗ за 2007-2010 рр.

млн чол.

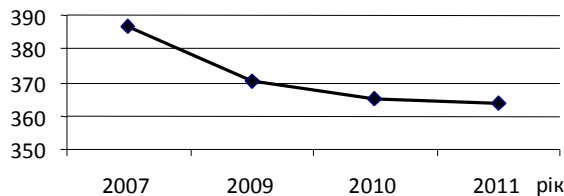


Рис. 2. Динаміка перевезень пасажирів на приміському сполученні УЗ за 2007-2011 рр.

млн грн

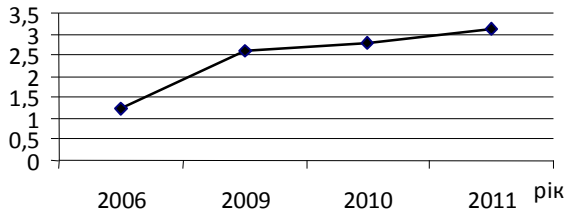


Рис. 3. Динаміка збитковості перевезень пасажирів на приміському сполученні УЗ за 2006-2011 рр.

Приміські залізничні перевезення на залізницях України забезпечують близько 740 поїздів, зокрема, на Одеській залізниці – 47 пар поїздів, на Придніпровській – 128, на Львівській – 152, на Південній – 169, на Донецькій – 80, на Південно-Західній – 163 пари поїздів. Зношеність рухомого складу на залізницях України досягла по електропоїздам 80,3 %, дизельпоїздам – 93,1 %. Понад нормативного терміну служби експлуатується 57,3 % електропоїздів постійного і змінного струмів, 88,7 % дизельпоїздів. За три місяці 2012 року залізниці надали послуг з перевезення пільгових категорій громадян у приміському сполученні на суму 57,2 млн. грн. і отримали компенсації від обл-

держадміністрацій на суму 30,2 млн. грн. або 52 %. Заборгованість складає 27 млн. грн. [1].

Згідно з цими даними, видно, що все ж таки велика доля населення користується послугами приміських залізничних перевезень, але невдала стратегія розвитку зумовлює на сьогоднішній час користуватися послугами конкурентних видів транспорту, а саме автомобільним, через відміну багатьох поїздів (для залучення людей на швидкісні поїзди Hyundai).

### Висновки та перспективи подальших наукових розробок в даному напрямі

Існує кілька шляхів вирішення даної проблеми:

- застосування системи автоматизованої системи оплати на основних пасажироутворюючих станціях і організація перонного контролю на інших зупиночних пунктах;
- робота роз'їзних квиткових касирів та провідників, що реалізують проїзні документи з справлянням комісійного збору;
- перевірка інспекторами наявності проїзних документів у пасажирів, а також роботи роз'їзних квиткових касирів і провідників пасажирських вагонів;
- контроль службою власної безпеки всіх трьох попередніх рівнів.

Привабливість залізничного транспорту як засобу пасажирських комунікацій підвищиться внаслідок:

- оновлення рухомого складу, заміни фізично і морально застарілих електропоїздів серії EP2 на нові види техніки, приміських поїздів на локомотивній тязі – на рейкові автобуси;
- знаходження балансу між комфортністю поїздки (відсутністю тривалого очікування на платформі, тісноти в вагонах і тамбурах) і наповнюваністю електропоїздів, оптимізація графіка руху поїздів;
- підвищення швидкостей руху приміських поїздів, скорочення часу поїздки при суворому дотриманні встановленого графіка, впровадження тактового високошвидкісного руху;
- зниження інтервалу руху поїздів за рахунок застосування нового рухомого складу, підвищення видимості хвостового вагону;
- забезпечення зразкового санітарно-технічного стану поїздів і підтримки в них належного порядку;
- покращення криміногенної ситуації (в тому числі і шляхом посилення контролю за незаконною міграцією) і підвищення санітарного

рівня на вокзалах, станціях і прилеглих до них територіях;

– жорсткого контролю за правильністю проходу через турнікети, недопущення ситуації, коли по одному квитку проходить кілька людей, а також пропуску черговими через турнікети безквиткових за гроші, негайне і жорстке реагування на знаходження на територіях станцій та інших залізничних об'єктів безквиткових етнічних груп, незаконних торговців, жебраків, осіб, які ведуть асоціальний спосіб життя;

– забезпечення регулярного руху громадського транспорту між житловими мікрорайонами і зупинками приміських поїздів, координації діяльності з автомобільним транспортом в частині узгодження розкладу руху автобусів з часом прибуття поїздів, щоб доставити пасажирів прямо до будинку;

– приведення в порядок автомобільних доріг і пішохідних тротуарів, що підходять до станцій і зупинних пунктів, пішохідних переходів;

– будівництва приміських вокзалів, що надають широкий комплекс як залізничних, так і супутніх послуг;

– використання квитководрукувальних автоматів самообслуговування, універсальних платіжних апаратів, суміщених з оплатою рахунків супутникового зв'язку. Термінали слід встановлювати не тільки на станціях і вокзалах, але й на вулицях, в торгово-розважальних центрах, на великих підприємствах.

Міські електропоїзди можуть обслуговувати мешканців великих міст, які в теперішній час є самою платоспроможною частиною населення. Пасажиропотік, який обслуговуватимуть ці поїзди, досить інтенсивний, постійно збільшується. Тому проекти «міських електричок» цікаві як для представників бізнесу, так і для місцевих адміністрацій. За кордоном використання залізничного транспорту для внутрішньоміських перевезень є ефективним методом вирішення транспортних проблем.

Через нестачу коштів залізниці змушені скорочувати інтенсивність руху приміських поїздів або встановлювати їх на рівні, який не в повній мірі забезпечує потреби населення у перевезеннях. Крім того, конкуренція з іншими

видами транспорту призводить до постійного переходу пасажирів на міський транспорт.

Такий стан справ вимагає рішучого перегляду ставлення до приміському залізничному сектору, та прийняття принципових заходів для забезпечення конкурентного функціонування і розвитку залізничних перевезень в довгостроковій перспективі, намагаючись як можна більше спиратись на вдалий досвід закордонних залізниць.

## БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Сич, Є. М. Пасажирський комплекс залізничного транспорту: розвиток і ефективність [Текст] / Є. М. Сич, В. П. Гудкова – К.:Аспект-Поліграф, 2004. – 248 с.

2. Макаренко, М. В. Транспортний сектор економіки: тенденції та проблеми розвитку [Текст] / Макаренко М.В., Цветов Ю.М // Економіст. –2007. – № 6. – С. 24-27.

3. Мирошніченко, О. Ф. Комплексная система маркетинговых исследований рынка пассажирских перевозок дальнего следования [Текст] / О. Ф. Мирошніченко, В. А. Милевская, С. С. Пастухов // Экономика железных дорог. – 2008. – № 3. – С. 41-58.

4. Аксьонов І. М. Створення економічного механізму управління пасажирським комплексом залізничного транспорту України [Текст] : дис. ... док. екон. наук. : 08.00.05 / Аксьонов І. М. – К.: Ранковий світ, 2008. – 34 с.

5. Гудков, О. М. Організаційно-економічні проблеми приміських пасажирських перевезень залізничним транспортом [Текст] / О. М. Гудков // Проблемы экономики и управления на ж.д. транспорте: Материалы Междунар. научно-практич. конференции. – К.: КУЕТТ, 2007. – Т.2. – С. 109-111.

6. Уніан-економіка [Електрон. ресурс] / Режим доступу: <http://economics.unian.net/rus/detail/118061>

7. ЭКУЖТ 2009 [Електрон. ресурс] / Режим доступу: <http://ekuzt2009.detut.edu.ua/sekcziya-3-lekonomika-zheleznodorozhnogo-transportar/183-miroshnichenko-yuv.html>

Надійшла до редколегії 28.10.2012.

Прийнята до друку 30.10.2012.