

Р. Г. КОРОБІЙОВА (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна)

## АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

В статті виконано аналіз об'ємів пасажирських перевезень та пасажирообороту на транспорті України. Розглянуто фактори, які впливають на ефективність та якість пасажирських перевезень на залізничному транспорті.

В статье выполнен анализ объемов пассажирских перевозок и пассажирооборота на транспорте Украины. Рассмотрены факторы влияющих на эффективность и качество пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте.

The analysis of a passenger transportation volume and revenue passenger miles on Ukraine transport is presented in the paper. The influencing factors on the efficiency and quality of passenger transportations on rail transport have been examined.

Особливе місце в роботі транспорту займають пасажирські перевезення. Це обумовлюється їх високим соціально-економічним значенням в житті суспільства та виконання однієї з гарантій держави – свободи пересування [1]. Потреби населення в перевезеннях пов'язані як з трудовою діяльністю (поїздки до місць роботи та відрядження), так й з культурно-побутовою необхідністю (поїздки на відпочинок, туризм, екскурсії).

В боротьбі за пасажира, а отже за доходами, з кожним роком загострюється конкуренція між видами транспорту. Основними перевагами залізничного транспорту є його масовість та стабільність перевезень, високий рівень безпеки та надійність руху, мінімальна шкода для навколишнього середовища та використання різних видів енергії, можливість надання широкого діапазону комфорту і сервісу.

Конкуренцію залізничному транспорту на середніх відстанях складає автомобільний транспорт, оскільки більшість залізничних ліній мають паралельні автомобільні дороги. Останнім часом посилює свої позиції й повітряний транспорт, який складає конкуренцію на далекі відстані.

В 2009 році в Україні істотно скоротилися обсяги перевезень та пасажирооборот на транспорті загалом та на залізничному транспорті зокрема (див. рис. 1, 2).

В 2010 році послугами всіма видами пасажирського транспорту, за винятком місцевого – трамвайного, тролейбусного та метрополітену, скористалися 4,16 млрд. пасажирів, що стано-

вить 94,0 % від обсягів 2009 р. Пасажирооборот, в порівнянні з минулим 2009 р., зменшився на 0,2 % та склав – 113166,3 млн. пас. км.

По даним Державного комітету статистики [7] залізничним транспортом за 2010р. відправлено 426,6 млн. пасажирів (з урахуванням перевезень міською електричкою), що на 0,2% більше, ніж за 2009 р. Відправлення пасажирів зменшилося на Донецькій залізниці на 1,7 %, Придніпровській – на 1,1 %. На Одеській залізниці відправлення пасажирів зросло на 2,8 %, Львівській – на 0,2 %, на Південній та Південно-Західній – на 0,1 %.

Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 3,7 млрд. пасажирів, що на 7,3% менше, ніж за 2009 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,0 %.

Перевезення пасажирів морським транспортом порівняно з 2009 р. зросли на 6,8 %. Підприємства м. Севастополя, які виконали 82,3 % загальних обсягів морських перевезень пасажирів, збільшили перевезення пасажирів на 6,1 %.

Закордонні морські перевезення пасажирів порівняно з 2009 р. зросли на 12,6 %. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (95,6 %), збільшили перевезення пасажирів у 2010 р. на 13,3 %. За 2010 р. річковим транспортом перевезено 1,0 млн. пасажирів, що на 34,8 % менше, ніж за 2009 р. Авіаційним транспортом перевезено 6,1 млн. пасажирів, що на 19,2 % більше, ніж за 2009 р.

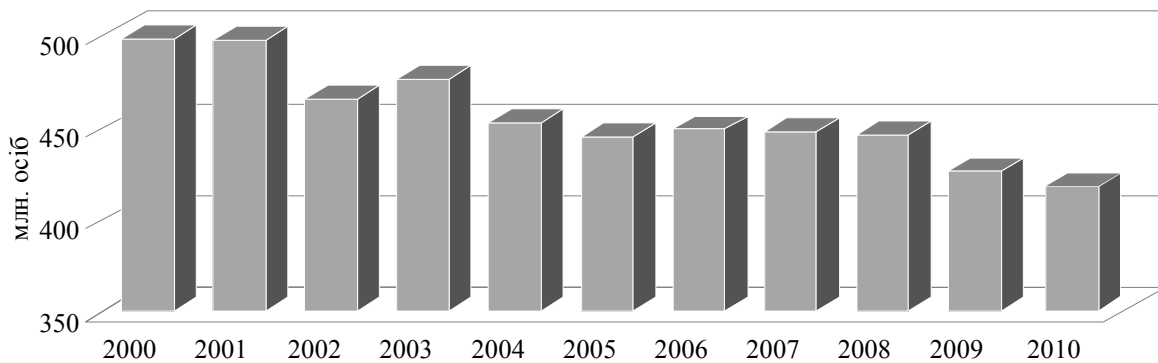


Рис. 1. Інтенсивність перевезень пасажирів залізничним транспортом України (млн. осіб)

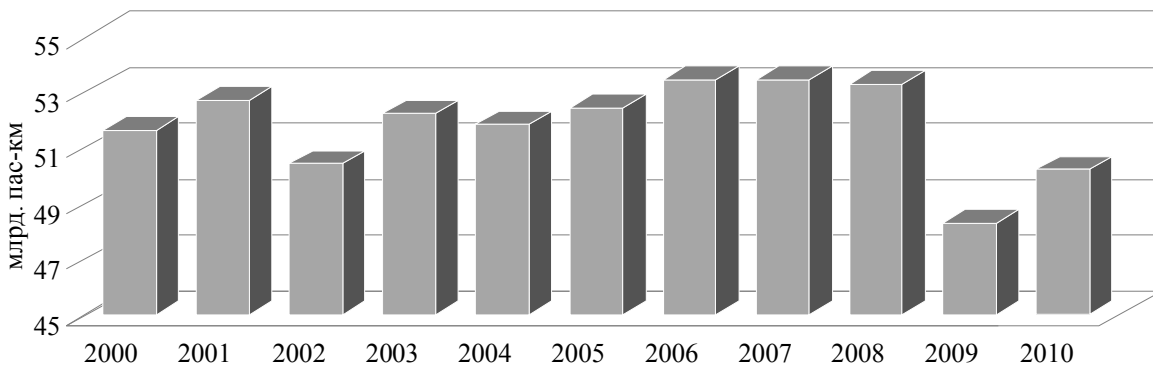


Рис. 2. Динаміка пасажирообороту залізниць України (млрд. пас-км)

«Хвильова» тенденція, яка відмічалась в роботі [3], залишається (див. рис. 1, 2). До основних факторів, що впливають на рухомість населення та тісно пов'язані між собою, відносяться чисельність населеності країни та тенденції її зміни, величина тарифів та рівень доходів населення. Різкі коливання яких спостерігається переважно в роки політичної та економічної нестабільності.

Аналіз обсягу перевезень та пасажирообороту показує що при загальному зростанні кількості перевезених пасажирів всіма видами транспорту все ще спостерігається їх втрата залізничним транспортом (див. рис. 3). Цей факт свідчить про те, що залізничний транспорт України втрачає конкурентні позиції у перевезеннях пасажирів.

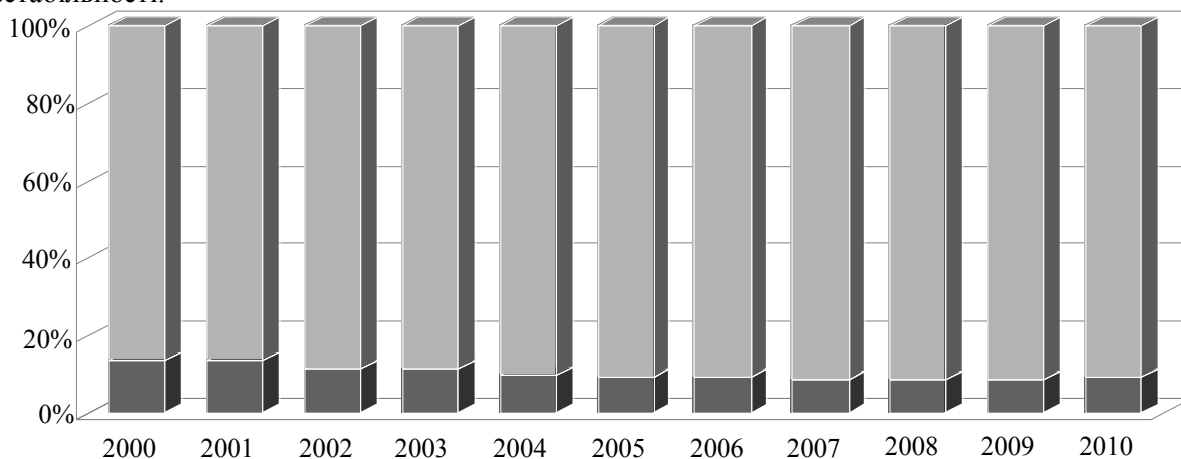


Рис. 3. Питома вага пасажирських перевезень залізничним транспортом

Перед залізницею дуже гостро стає питання збереження своїх позицій на ринку пасажирських перевезень та завоювання нових його сегментів. Для повернення своїх позицій та залучення нових пасажирів необхідно підвищувати

якість обслуговування пасажирів на вокзалах, станціях і в поїздах, забезпечувати високій рівень комфорту та збільшувати номенклатуру послуг.

На ефективність і якість пасажирських перевезень впливає ряд факторів, які умовно можна розподілити на технічні, організаційні та специфічні.

Вплив першої групи факторів проявляється в тому, що на мережі залізниць України немає спеціалізованих пасажирських ліній і тому прокладання поїздів на графіку підпорядковується не лише вимогам організації пасажирських перевезень, а також і вантажного руху. З метою впровадження швидкісного пасажирського руху вперше в Україні розроблено принципово нову схему розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів, яка дозволить збільшити пропускну спроможність вантажних перевезень і запровадити прискорений та швидкісний рух пасажирських поїздів на магістральних напрямках Київ-Полтава-Харків / Донецьк / Дніпропетровськ, Київ-Львів / Одеса [8]. Що дозволить зробити в межах України кілька пасажирських транспортних коридорів в межах яких планується побудувати маршрути міжрегіональних нічних поїздів, що певний період залишатимуться актуальними. Ці напрямки можуть стати базовими для повноформатних магістралей зі швидкістю більше 200 км/год.

Технічна оснащеність та розвиток пасажирських станцій, особливо технічних, не забезпечують прийом, відправлення, формування та розформування составів пасажирських поїздів в кількості вагонів, необхідному по пасажиропотоку. Існуючі зараз обмеження по стану колій суттєво знижують маршрутну швидкість пасажирських поїздів.

Пасажирські станції в залізничних вузлах перенасичені пасажирськими перевезеннями. Година «пік» приміського руху по прибуттю (з 7 до 9 години місцевого часу) співпадають з найбільш зручним часом прибуття в вузол пасажирських поїздів дальнього сполучення. Зменшити навантаження в години «пік» можливо за рахунок введення денних поїздів, які можуть стати для залізниці дуже ефективними. Цьому формату перевезень надають перевагу майже 50 % пасажирів [4]. Для запуску нових денних швидкісних поїздів потрібні нові, комфортабельні вагони. З 2001 р. ВАТ «Крюковський вагонобудівний завод» налагоджено серійне виробництво пасажирських вагонів для потреб українських залізниць. Сьогодні є вагони, що можуть пересуватися зі швидкістю 200 км/год, але відсутні локомотиви, які б пересувалися зі швидкістю 160 км/год [2].

Станом на 1 липня 2009 р. залізницями України курсують 7252 пасажирських вагони, зокрема: 3748 – плацкартні вагони, 2546 – купейні, 315 – СВ, 140 – РЩ та 503 – міжобласні, з яких 80% використовуються. Всього оснаще-

но кондиціонерами 2156 вагонів (30 %). Така ситуація обумовлена тим, що в більшості пасажирських вагонів системи кондиціонування повітря не передбачені конструктивно. Стан зношеності рухомого складу – від 75 до 80 %. Програмою оновлення рухомого складу передбачено щорічно купувати близько 200 вагонів. В 2008 році закупили 145 пасажирських вагонів, це 30 % від усього обсягу придбаних вагонів за 16 років: із 1992 до 2008 року загалом було закуплено 349 пасажирських вагонів. В 2009 році фінансовим планом передбачено оновити парк 170 одиницями [5]. Близько 130 млрд. грн. залізниці України планують інвестувати у оновлення залізничного рухомого складу до 2020 року. Загалом у межах програми оновлення залізничного рухомого складу України до 2020 року передбачається придбати понад 3,5 тисячі пасажирських вагонів, 442 пасажирських електровози, 125 тепловозів, 236 електропоїздів, 133 дизель-поїзди та кількості одиниць іншої пасажирської техніки [6].

Друга група факторів (організаційні) характеризує особливості організації пасажирських перевезень. Система показників, яка склалася, характеризує роботу в пасажирському русі тільки з транспортного боку і не відображає безпосередньо якість перевезень. Наприклад, зараз немає чіткої системи показників (подібно вантажному руху), яка дозволяє стверджувати, що вперше вводяться або відкориговані розміри руху, маршрути слідування поїздів і в цілому схематичний графік раціонального існування.

Встановлені показники відображають лише населеність вагону, рівень швидкості та кількість составів в обороті і не дають повного представлення о якості організації перевезення пасажирів. Вони не відображають кількість пересадок та їх тривалість, зручність або незручність, часу прибуття та відправлення поїздів та інші умови поїздки.

Таким чином, установлені показники не повністю відображають кінцевий результат, а в окремих випадках вони можуть зростати при явно негативних процесах.

Третя група факторів відображає специфіку пасажирських перевезень – нерівномірність пасажирських перевезень, яка спостерігається на протязі року та відрізняються темпами росту або спаду пасажиропотоку (див. рис. 4), середньою дальністю поїздки та концентрацією перевезень на лініях які пов'язують столицю з обласними центрами та економічними районами.

Великі транзитні пасажиропотоки сконцентровані на Придніпровській залізниці, по лінії Лозова – Запоріжжя – Мелітополь – Джанкою і далі до Сімферополя, Керчі, Феодосії, Севасто-

поля, Євпаторії і назад. Найбільша кількість пасажирських поїздів по Донецькій залізниці пропускаються по магістралі Лозова – Слав'янськ – Іловайськ – Марцево – Ростов-на-Дону. Власні залізничні пасажирські переве-

знення Донбасу порівняно невеликі. Для Південно-Західної дороги характерно інтенсивний пасажирський рух, особливо в напрямках від Києва на Львів, Одесу і Сімферополь.

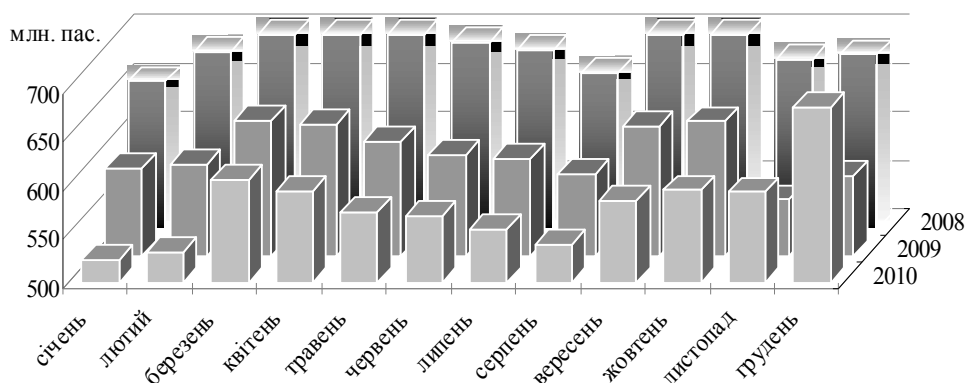


Рис. 4. Зміни інтенсивності перевезень пасажирів залізничним транспортом України на протязі року

Спостерігається нерівномірність пасажирських перевезень в дальньому сполученні на лініях масових пасажиропотоків в напрямках «туди» й «назад». Ця нерівномірність в цілому на протязі року незначна, оскільки більшість пасажирів в прямому та зворотному напрямках їдуть по одному маршруту. Винятком є поїздки різними видами транспорту, поїздки по кільцевим маршрутам та міжнародні перевезення (практично в одну сторону, у бік України, вагони їдуть напівпорожніми).

Однією з причин втрати конкурентної позиції залізничним транспортом України є застаріла методика формування тарифів, що визначаються собівартістю перевезень, тобто внутрішніми факторами, і не враховує наявність зовнішніх факторів, таких як конкуренція з іншими видами транспорту. В цих умовах, при перевезеннях на короткі відстані вартість залізничних перевезень є більшою за вартість перевезень автотранспортом, а інші конкурентні переваги залізничного транспорту на таких відстанях є несуттєвими. Тому на цих напрямках залізницею перевозяться переважно пасажирські категорії.

На виборі виду транспорту впливає стан здоров'я пасажирів, його фізичні можливості переносити навантаження, а також економічні міркування. З метою залучення пасажирів, що оплачують проїзд, необхідно переглянути дійсну тарифну політику, зробити тариф на залізничні квитки гнучкими, розглянути можливість запровадження в період зниження пасажиропотоку пільг та скидок на проїзд в поїздах та вагонах які користуються малим попитом на окремих напрямках або в окремі години доби. Розробка та впровадження бонусної програми,

яка б враховувала кількість поїздок здійснених пасажиром, а також фіксувались послуги з додаткового сервісу. Накопичуючи бали, пасажир буде отримувати додаткові пільгові умови при поїздки по залізниці.

Введення гнучкої цінової політики у відношенні вартості проїзду та послуг, що надаються перевізником, дозволить згладити нерівномірність пасажирських перевезень та збільшити прибуток від пасажирських перевезень.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Конституція України [Електрон. ресурс] / Верховна Рада України. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua/const/const1.htm>
2. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://uzinfo.net/ua/events/9783>
3. Бакушевич, І. В. Залізничні пасажирські перевезення в контексті єврологістичної інтеграції [Електрон. ресурс] / І. В. Бакушевич, Р. О. Гуменюк. Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/VNULP/Logistyka/2008.../03.pdf>
4. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrinform.ua/ukr/order/?id=892005>
5. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://uz.gov.ua/?lng=uk>.
6. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [http://www.mintrans.gov.ua/uk/mtzu\\_decrees/9092.html](http://www.mintrans.gov.ua/uk/mtzu_decrees/9092.html)
7. Державний комітет статистики. Транспорт [Електрон. ресурс] / Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
8. Костюк, М. Укрзалізниця розробила семирічну програму системного впровадження прискорених денних поїздів [Електрон. ресурс] / Режим доступу: <http://uz.gov.ua>

Надійшла до редколегії 02.03.2011.  
Прийнята до друку 02.03.2011.