

КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ ТА ПОЇЗДІВ

У статті розглянуті питання стосовно класифікації компаній з перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні з урахуванням організаційної структури та видів приміських поїздів.

Ключові слова: компанія-оператор, поїзд, комфорт, перевезення пасажирів, класифікація

В статье рассмотрены вопросы классификации компаний по перевозке пассажиров в пригородном и региональном сообщении с учетом их организационной структуры и видов пригородных поездов.

Ключевые слова: компания-оператор, поезд, комфорт, перевозка пассажиров, классификация

In work questions of classification of the companies on transportation of passengers in suburban and regional the message taking into account their organizational structure and kinds of suburban trains are considered.

Keywords: the company-operator, train, comfort, transportation of passengers, classification

Вступ

Відповідно до Державної цільової програми реформування [1] кожне господарство мусить побудувати новий або удосконалити старий механізм управління своєю діяльністю.

В науковій праці [2] були запропоновані перспективні варіанти можливих моделей компаній-операторів з перевезення пасажирів у приміському сполученні, які формувалися залежно від кількості власників, масштабів діяльності та форми об'єднання. За цією класифікацією пропонуються такі моделі компаній-операторів:

- інтеграційна – 1, коли регіональні приміські залізничні пасажирські компанії (ПЗПК) входять до складу Департаменту пасажирських перевезень Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» як відокремлені структурні підрозділи;

- інтеграційна – 2, коли регіональні ПЗПК входять до складу Департаменту пасажирських перевезень Державної акціонерної компанії «Українські залізниці» як дочірні підприємства – юридичні особи;

- державний холдинг, який передбачає утворення між Державною акціонерною компанією «Українські залізниці» та окремими компаніями-операторами – юридичними особами додаткової управлінської структури, яка буде управляти 100 % акцій окремих приміських пасажирських компаній та координувати їх діяльність;

- регіональний холдинг, коли регіональні

компанії-оператори – юридичні особи підпорядковані управлінській структурі, яка утворена Державною акціонерною компанією «Українські залізниці», місцевими та обласними органами влади і приватними підприємствами;

- приміська залізнична пасажирська компанія, яка утворена за рахунок майна і коштів Державної акціонерної компанії «Українські залізниці», місцевих та обласних органів влади і приватних підприємств.

Постановка завдання

Автор [2] не досліджував класифікацію компаній-операторів залежно від типу приміських поїздів, які вони будуть формувати, регіону обслуговування, відстані, терміну та швидкості руху. Нижче запропонована класифікація приміських та регіональних поїздів за такими ознаками (табл. 1).

Результати

Міські поїзди доцільно організовувати у містах України, що займають велику площу або довжину та мають значну кількість населення і достатньо розвинутий міський транспорт. Їх мета – вирішення питання в перевезенні пасажирів з віддалених районів міста до станцій метро або зупинок міського транспорту.

В Україні такі поїзди поки організовані в Києві на ділянці Київ – Петрівка – Тросщина та у Львові на ділянці Сихів – Львів – Підзамче.

Класифікація приміських та регіональних поїздів

№ пор.	Найменування поїзда	Регіон обслуговування	Вид МВРС	Параметри руху поїзда			Подвійного живлення
				Відстань, км	Термін, год	Швидкість, км/год	
1	Міський	У межах міста	Рейковий автобус, вагон, трамвай, МВРС	У межах міста	За графіком	До 60	-
2	Поїзд-трамвай	Приміська зона-місто	Рейковий автобус, вагон, трамвай, МВРС	До 70	За графіком	Обмежена швидкістю на залізниці	-
3	Приміський	Приміська зона	Рейковий автобус, МВРС	До 150-170	За графіком	Обмежена швидкістю на залізниці	-
4	Приміський підвищеного комфорту	Між великими містами	МВРС підвищеного комфорту	До 300	4-4,5	Обмежена швидкістю на залізниці	-
5	Регіональний швидкісний	Між великими містами	МВРС нового покоління	-	До 5-6	До 160	-
6	Регіональний швидкісний двосистемний	Між кількома великими містами	МВРС нового покоління	-	До 5	До 160	Так

Ефективність впровадження таких поїздів або рейкових автобусів мусить бути обґрунтована економічними розрахунками. При цьому слід обов'язково враховувати екологічні, соціальні та технологічні наслідки, що спричиняє автомобільний транспорт у великих містах.

Поїзд-трамвай – це приміський електропоїзд, сформований зі спеціального рухомого складу або рейкових автобусів, який може курсувати одночасно трамвайними коліями міста та коліями залізниці.

Мета впровадження таких приміських поїздів обґрунтована скороченням часу на доставку населення міста у приміську зону відпочинку та мешканців приміської зони до підприємств індустріального міста. Таких поїздів для перевезення пасажирів в Україні ще нема, але в Європі вони використовуються дуже часто.

До цієї групи приміських поїздів можна віднести поїзди-експresi, що поєднують аеропорти з містом. Мета таких поїздів – це стабільне перевезення великої кількості пасажирів зі столиці до аеровокзалу. В Києві було розроблено проект залізничної лінії, яка поєднувала залізничний вокзал міста та аеропорт Бориспіль. Але поки проект будівництва цієї залізничної лінії не реалізовано.

В Росії приміські поїзди-експresi з аеровокзалу до деяких аеропортів Москви функціону-

ють вже кілька років і мають високу рентабельність, оскільки час поїздки до аеропорту менший ніж у таксі, а вартість проїзду значно нижче. Крім того приміські поїзди-експresi не витрачають час на технологічні затори, практично не впливають на навколишнє середовище, мають необхідний комфорт та якість перевезення пасажирів.

Приміські поїзди – звичайні поїзди, які функціонують зараз на залізницях України для перевезення пасажирів з міста у приміську зону або у невеликі районні центри області та у зворотному напрямку, сформовані з моторвагонного рухомого складу. Основна мета – це перевезення пасажирів у приміському сполученні на відстань, як правило, не більш ніж 150 км зі звичайною швидкістю. Дані поїзди курсують в основному в межах однієї області (іноді більше однієї). Ці поїзди мають переваги та недоліки. До переваг слід віднести:

- низьку вартість проїзду;
- стабільність руху поїздів за розкладом;
- погодні умови практично не впливають на ритмічність руху;
- значну кількість пілг для перевезення громадян.
- В той же час приміські поїзди даної групи мають багато недоліків:

- дуже низька якість перевезення пасажирів;
- катастрофічний моральний та фізичний знос МВРС;
- низька швидкість руху, яка поступається автомобільному транспорту;
- значний інтервал руху між поїздами в одному напрямку;
- на деякі приміські поїзди вартість проїзду вище за автотранспорт.

Для того щоб підвищити ефективність функціонування даних поїздів, треба розробити багато заходів:

- 1) запропонувати нові плани формування приміських поїздів;
- 2) впровадити на деяких напрямках роботу приміських поїздів по колу з мінімальними простоями на кінцевих станціях;
- 3) впровадити на окремих напрямках роботу зонних приміських поїздів;
- 4) впровадити нові науково обґрунтовані тарифи;
- 5) поступово замінити існуючий моторвагонний склад на вагони нового покоління;
- 6) досягти 100 % погашення заборгованості на пільгові перевезення пасажирів обласними та місцевими органами влади.

Приміські поїзди підвищеного комфорту були введені в Україні як альтернатива пасажирським поїздам дальнього сполучення для залучення пасажирів на залізничний транспорт низькою вартістю залізничних квитків. Ці поїзди курсують як денні між великими містами. Підвищений комфорт, який було запропоновано пасажиром, не визначався значними зручностями. Вагони поїздів були поділені на класи і мали мінімальний комфорт для кожного з них. Але після декілька років експлуатації вагонів запропонований комфорт поступово почав зникати. Телевізори не працюють, у буфеті тільки пиво та чіпси, дитячі вагони заповнюються різними пасажирами. І хоча за даними Укрзалізниці доход на один поїзд підвищеного комфорту в 8-10 разів більше за звичайний, значного прибутку ці поїзди не принесли. Швидкість таких поїздів нижче за швидкість автобусів та маршрутних таксі. Ці поїзди мають значну популярність серед студентів вищих навчальних закладів, але тільки на початку та в кінці тижня. Приміські поїзди підвищеного комфорту, безумовно, слід і надалі організовувати на напрямках між великими містами, але швидкість руху слід максимально підвищувати для того, щоб час у дорозі не перевищував 4-4,5 години.

Перевезення регіональними швидкісними поїздами є перспектива майбутнього, але Укрзалізниця приділяє їм багато уваги. У 2008-2009 роках була розроблена Комплексна програма оновлення залізничного рухомого складу, якою було передбачено обслуговувати денні пасажирські поїзди новим рухомим складом – регіональними поїздами з моторвагонною тягою постійного та змінного струму зі швидкостями руху до 140-160 км/год з часом руху до 5-6 годин на напрямках:

- Київ – Тернопіль – Львів;
- Київ – Одеса;
- Одеса – Хмельницький;
- Одеса – Вінниця;
- Харків – Сімферополь;
- Київ – Трипілля-Дніпр. – Волинська – Миколаїв.

Надалі, за рахунок подальшого оновлення МВРС, пропонується запровадити курсування швидкісних двосистемних регіональних електропоїздів з швидкостями до 160 км/год і часом руху до 3,5-5 годин на напрямках:

- Київ – Харків;
- Київ – Донецьк;
- Київ – Дніпропетровськ;
- Київ – Запоріжжя – Сімферополь.

Слід зауважити, що ці регіональні поїзди можуть з'явитися в Україні не раніше 2020-2025 років і їх впровадження пов'язано з будівництвом швидкісних магістралей. Цілком можливо, що в Україні після реформування залізничної галузі одночасно зі структурами, утвореними Державною акціонерною компанією «Українські залізниці» та місцевими органами влади, будуть існувати окремо компанії-оператори з перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні, засновані на кошти приватних компаній за участю місцевих органів влади.

Висновки

1. Для реформування приміських пасажирських перевезень в умовах сучасного ринку можна запропонувати п'ять моделей організаційних структур, побудова яких залежить від ступеня інтеграції, юридичної самостійності, кількості власників та залежності від Державної акціонерної компанії «Українські залізниці».
2. Для ефективної роботи компаній з перевезення пасажирів у приміському сполученні слід одночасно використовувати різні види приміських поїздів. У великих містах України додатково необхідно організувати поїзди-

трамваї, які будуть перевозити пасажирів з приміської зони до основних підприємств міста та приміські поїзди підвищеного комфорту.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Державна цільова програма реформування залізничного транспорту України на 2010-2015 роки. – 2009.

Надійшла до редколегії 21.02.2011.

Прийнята до друку 28.03.2011.