

УДК. 656.224.022.846(477)

Н. О. БОЖОК^{1*}

^{1*}Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 373 15 69, ел. пошта gaiduk-natalya@mail.ru

НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ ШВИДКІСНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Вступ. Сучасні тенденції на ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів полягають у відносно зменшенні ролі залізничного та підвищенні значення автомобільного та повітряного транспорту. Тому необхідні заходи на рівні держави стосовно посилення привабливості саме залізничних перевезень для населення. Цього можна досягти через впровадження швидкісних магістралей. **Мета.** Основною метою статті є аналіз впровадження та розвитку швидкісних перевезень в Україні. **Результати та обговорення.** Останні 10 років в Україні здійснювалися заходи з впровадження швидкісних залізничних перевезень. Для цього було ухвалено низку нормативно-правових документів. Проведення в країні чемпіонату Європи з футболу у 2012 році значно прискорило цей процес. У ході підготовки до ЄВРО-2012 було придбано новий рухомий склад та реконструйовано значну частину інфраструктури. Усі ці дії привели до створення ДП «Українська залізнична швидкісна компанія», яке є новим потужним гравцем на ринку пасажирських перевезень в Україні. **Висновки.** На сьогоднішній день денні швидкісні поїзди не можуть скласти конкуренцію нічним швидкісним поїздам на деяких напрямках. Основними причинами цього є висока тривалість руху, незручний графік курсування та недешеві квитки на перевезення. Проте поступовий розвиток швидкісного руху та підвищення швидкостей поїздів дозволить цьому виду пасажирських перевезень зайняти своє місце на ринку транспортних послуг.

Ключові слова: пасажирські перевезення; швидкісні магістралі; залізничний транспорт; інфраструктура; денні пасажирські поїзди; населеність поїзда; пасажиропотік; час подорожі; графік руху; ціна квитків

Постановка проблеми

Україна має високорозвинену мережу залізниць. З її загальної експлуатаційної протяжності (22,05 тис. кілометрів) 67,5 відсотка становлять одноколіїні ділянки, 32,5 – дво- і триколіїні. Електрифіковано 42,3 відсотка протяжності залізниць, 60,7 – обладнано пристроями автоматичного регулювання руху поїздів, 62 – мають безстикову колію, системами електричної централізації обладнано 72,9 відсотка всіх стрілок. Велика провізна спроможність залізниць, стабільність їх роботи та порівняна дешевизна перевезень сприяли тому, що залізничний транспорт був і залишається у країні основним перевізником пасажирів у міжміському (далекому) та приміському сполученні [1].

Сучасні тенденції на ринку транспортних послуг з перевезення пасажирів полягають у відносному зменшенні ролі залізничного й підвищенні значення автомобільного й по-

вітряного транспорту (рис. 1). Оскільки неможливо примусити людей користуватися тим чи іншим видом транспорту, необхідні заходи на державному рівні та рівні Укрзалізниці стосовно посилення привабливості саме залізничних перевезень для населення. Значного підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту можна досягти через впровадження швидкісних магістралей.

Саме такий шлях дає можливість галузі залізничного транспорту зберегти й найбільш ефективно використовувати існуючий науково-технічний потенціал для здійснення структурних технологічних змін та для збереження конкурентних переваг перед іншими видами транспорту.

Розвиток залізничного транспорту спрямований на забезпечення зростаючих потреб у перевезеннях вантажів і пасажирів в умовах зростаючої економіки України при дотриманні високих стандартів якості в обслуговуванні споживачів. Це можливо на основі ефективного

функціонування й модернізації залізничного транспорту, постійного оновлення техніки, впровадження сучасних технологій обслуговування, ремонту передавальних пристроїв та

інфраструктури, вдосконалення процесів організації праці й управління на залізничному транспорті.

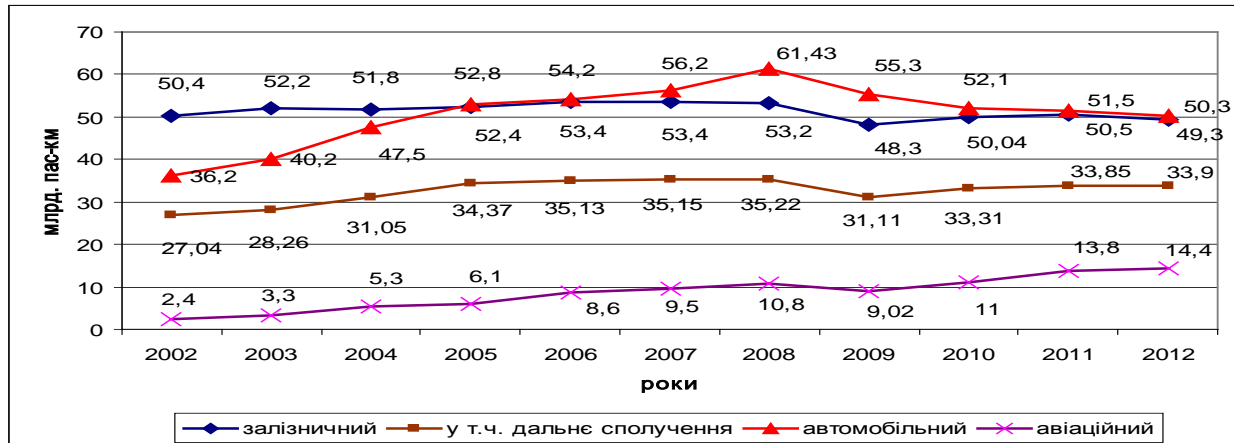


Рис. 1. Динаміка пасажирообороту за трьома видами транспорту

Аналіз останніх досліджень

У середині ХХ століття провідні вчені Радянського Союзу, такі як Б. Е. Пейзахсон, Н. І. Бещева, Н. В. Колодяжний, здійснили низку науково-дослідних і проектних робіт з впровадження спеціалізованих залізничних ліній для руху пасажирських поїздів зі швидкістю 250 км/год у напрямку Москва–Сімферополь. До 1990 року планувалося організувати рух від 30 до 93 таких пар пасажирських поїздів. Також було встановлено, що впровадження швидкісного руху дозволить збільшити пропускну й провізну спроможність залізничних ліній, пасажиропотік та рівень комфорту для пасажирів. Усе це сприяло б підвищенню ефективності роботи залізниць.

Проте труднощі, пов'язані з необхідністю організації вантажних перевезень, обсяги яких значно збільшилися у середині 1970-х років, відклали певний час питання організації швидкісного руху [2].

Мережа Укрзалізниці складається з ліній, що побудовані та експлуатуються відповідно до нормативів СНД, і має за основу режим експлуатації залізниць колишнього Радянського Союзу. Максимальна швидкість ліній на основних магістральних коридорах становить до 140 км/год для пасажирських поїздів. За західноєвропейськими стандартами така швидкість характерна для другорядних магістралей, а не

для класичних основних магістралей, де максимальна швидкість становить близько 160 км/год.

Консалтингова компанія «Systra» в 2004 році виконала дослідження для Укрзалізниці щодо можливості використання потягів зі швидкістю до 250 км/год на залізничних маршрутах Київ–Львів і Київ–Одеса. Для цього було запропоновано оновити колію і сигналізацію, але лише у випадку, якщо вантажні та звичайні пасажирські перевезення будуть відведені з магістралі або сконцентровані в певний час дня [3].

У зв'язку з цим профільним Міністерством було розроблено Концепцію Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки. Цією Концепцією визначаються основні засади розроблення Державної цільової програми впровадження на залізницях України мережі швидкісних залізничних магістралей для сполучення України з великими обласними та промисловими центрами, а також з країнами Західної Європи та СНД [1]. Проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу у 2012 році прискорило впровадження цієї програми.

Проблемами швидкісного руху в Україні займалися фахівці Укрзалізниці та науковці Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна А. А. Босов, О. М. Гненний, Ю. С. Бараш та І. П. Корженевич[4].

Постановка завдання

Основною метою статті є аналіз впровадження та розвитку швидкісних пасажирських перевезень в Україні.

Виклад основного матеріалу

Що в практичному плані є швидкісною залізницею? Загалом, у Європі існує три типи залізничної інфраструктури, залежно від дозволеної швидкості ліній, хоча на сьогодні не існує абсолютного визначення категорій залізниць.

Класичні лінії – це залізниці зі швидкістю до 160 км/год. Як правило, це стандартні залізниці змішаного типу перевезень, переважно вантажних, а максимальна швидкість на них є часто набагато нижчою за теоретичну максимальну швидкість пасажирського рухомого складу. Робоча швидкість може бути оптимізована для вантажних перевезень, якщо вони домінують у змішаному типі перевезень.

По всій Європі максимальна швидкість для вантажного рухомого складу становить 120 км/год, хоча на практиці вона часто є меншою ніж 100 км/год. Якщо пропускна здатність є обмеженою і вантажні потяги рухаються з меншою швидкістю, часто є недоцільним забезпечення більших швидкостей для пасажирських ліній, оскільки вони не підлягатимуть експлуатації.

Високошвидкісні класичні залізниці – це наступний крок до справжнього високошвидкісного руху, на них забезпечується швидкість до 200 км/год (а в деяких випадках 250 км/год). Зазвичай перевезення транспортними засобами, що повільно рухаються, були обмежені на цих маршрутах (шляхом перевезення вантажів вночі, коли є менше пасажирських поїздів, або обмеженням кількості зупинок при пасажирських перевезеннях внаслідок закриття станцій), або були переведені на паралельні напрямки чи багатокільні залізниці.

Хоча ці магістралі є, як правило, придатними для пропуску всіх типів потягів і сигналізація та колія є максимально пристосовані для високошвидкісних пасажирських поїздів, для звичайних вантажних та пасажирських перевезень їх також можна використовувати. Підвищено якість колії, що дозволяє пропуск швидших поїздів, і відповідно збільшено рівень технічного обслуговування колії, із пропорційно більшою необхідністю проведення технічного

обслуговування на ділянках, де важкі вантажні поїзди також використовують магістраль.

Високошвидкісні класичні поїзди можуть працювати на дизельній або електричній тязі, хоча найшвидші дизельні поїзди зараз здатні рухатися зі швидкістю лише 200 км/год.

Високошвидкісні залізниці (що також називаються *Lignes Grande Vitesse* або *швидкісні лінії LGV*) визначаються Міжнародним союзом залізниць та ЄС як стандартні, з допустимою максимальною швидкістю понад 200 км/год, або як нові лінії, з передбаченою максимальною швидкістю понад 250 км/год. Усі високошвидкісні залізниці LGV Великобританії, Франції, Німеччини, Бельгії, Голландії, Іспанії та Італії, прокладені протягом останніх 30 років, мають проектну швидкість лінії 300 км/год або більше. Французька національна залізниця є світовим рекордсменом зі швидкості залізничних ліній із зареєстрованою швидкістю 575 км/год на показовому пробігу по лінії LGV Est у 2007 році між Парижем та Страсбургом.

Ці лінії використовуються лише для денних перевезень швидкісними пасажирськими поїздами з відносно низьким навантаженням на вісь, а рух поїздів вночі відсутній. На високошвидкісних лініях зазвичай немає вантажних перевезень (але є поодинокі випадки легких, наприклад пошти і посилок, вантажних перевезень, які створюють навантаження на вісь сумісне з пасажирськими потягами, і дозволяється на цих залізницях) [3].

До впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів в Україні підготовка тривала не один рік. Для запуску швидкісних поїздів, які почали постійно курсувати із введенням в дію 27 травня 2012 року графіка руху на 2012/2013 рр., впроваджено цілий комплекс необхідних заходів: від розробки потрібної документації, прийняття державних програм до підготовки залізничної інфраструктури, закупівлі та випробування нової техніки та навчання персоналу.

У 2009 році Кабінетом Міністрів України схвалено Стратегію розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. [5]. У цьому документі визначені основні напрями реалізації Стратегії, а саме стосовно технічного переоснащення об'єктів інфраструктури залізниць, зокрема [5]:

- модернізація об'єктів інфраструктури залізничних ліній за напрямками Київ–Коростень–

Шепетівка, Київ–Полтава–Харків–Донецьк, Київ–Львів, Київ–Миронівка;

- забезпечення залізниць рухомим складом вітчизняного виробництва, здатним істотно підвищити техніко-технологічні показники, зокрема щодо підвищення швидкості руху вантажних поїздів до 100-120 км/год і пасажирських – до 160-200 км/год;

- удосконалення технології організації перевезень шляхом організації руху поїздів за напрямками, які будуть орієнтовані переважно на один вид перевезень (пасажирські або вантажні); створення системи логістики та мережі логістичних структур;

- організація руху денних пасажирських поїздів;

- поетапне впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів, насамперед за напрямками Київ–Донецьк, Київ–Харків, Київ–Одеса, Київ–Дніпропетровськ, Київ–Львів, Дніпропетровськ–Сімферополь;

- надання державної підтримки у вирішенні питань щодо закупівлі пасажирського рухомого складу, будівництва і реконструкції об'єктів інфраструктури залізниць, що мають соціальне значення.

У 2012 році почалось активне виконання Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху залізничних поїздів [1]. Цього ж року Міністерство інфраструктури та Укрзалізниця підписали контракт з південнокорейською компанією «Hyundai Corporation» щодо закупівлі 10 міжрегіональних двосистемних електропоїздів виробництва «Hyundai Rotem» у дев'ятивагонній комплектації. Загальна вартість контракту становила близько \$307 млн.

Відповідно до домовленостей, фінансування 85 % від загальної вартості 10 електропоїздів здійснювалось за рахунок кредитних коштів Ексімбанку Республіки Корея терміном на 10 років [6].

У 2012 році на напрямках впровадження швидкісного руху поїздів Львів–Здолбунів, Здолбунів–Шепетівка–Коростень–Київ, Київ–Полтава–Харків, Полтава–Красноград–Лозова, Лозова–Донецьк виконано робіт з модернізації та капітального ремонту пристроїв автоматики, телемеханіки і зв'язку на суму 4,5 млн грн, робіт з модернізації пристроїв електропостачання – на суму 7,2 млн грн та будівельно-монтажних робіт – на суму 6,35 млн гривень [6].

В усі заходи щодо підготовки колії та інфраструктури до курсування швидкісних поїздів, які проведені до травня 2012 року, Укрзалізниця інвестувала понад 440 млн грн. Основні роботи виконувалися на напрямках Київ–Гребінка–Лозова–Донецьк та Київ–Коростень–Здолбунів–Львів.

Упродовж квітня 2012 року проведено повну модернізацію 20,2 км колії на напрямку Київ–Львів і 6,9 км – на напрямку Київ–Донецьк на суму 105,11 млн грн. На 88,9 км колії виконано комплексно-оздоровчий ремонт, на 97,3 км колії – середній ремонт. 614 км колії пошліфовано, майже 2 тис. км виправлено високопродуктивними колійними машинами. 35 комплектів стрілочних переводів замінено на нові, 45 комплектів – відремонтовано. На напрямках курсування швидкісних поїздів введено в експлуатацію 41 переїзд з черговим. Проведені роботи з реконструкції 50 низьких пасажирських платформ. Острівні платформи перенесли на безпечну відстань від руху швидкісного поїзда. Платформи на перегонах обладнали спеціальними нішами, у яких пасажирів зможуть сховатися від потужного струменя повітря, який створюється швидкісним електропоїздом. Запроваджені єдині стандарти обмежувальної лінії жовтого кольору на усіх пасажирських платформах і голосового попередження про наближення швидкісних поїздів на станціях та в пунктах зупинки на маршрутах швидкісних поїздів [6].

Завершено електрифікацію ділянки Полтава–Красноград–Лозова протяжністю 176 км. У планах Укрзалізниці – прокласти другу колію й збільшити пропускну спроможність цієї ділянки у 2-3 рази впродовж 4-5 років.

На будівництві залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро в м. Києві виконано робіт на суму 52,1 млн грн. На реконструкцію вокзалу станції Донецьк у 2012 році освоєно 18,8 млн гривень.

Будівництво сучасного високотехнологічного центру з обслуговування швидкісних міжрегіональних електропоїздів в межах Київського залізничного вузла коштувало 11,9 млн грн.

У 2011 році на напрямках впровадження прискореного руху Укрзалізниця модернізувала 346,5 км колії, здійснено середній ремонт на 298,6 км колії, комплексно-оздоровчий ремонт – на 742,4 км. Замінено на нові 439 комплекти стрілочних переводів, здійснено середній ре-

монт 126 комплектів. Торік Укрзалізниця закінчила електрифікацію ділянок Фастів–Житомир (протяжністю 101 км), Полтава–Кременчук–Бурти (95 км) і одночасно готувала до електрифікації ділянку Полтава–Красноград–Лозова. Для живлення контактної мережі за один рік збудовано п'ять тягових підстанцій. Проведено масштабне оновлення пристроїв залізничної автоматики та зв'язку – систем управління рухом поїздів на станціях та перегонах. Для впровадження швидкісного руху під час виконання робіт використовуються нові матеріали й технології, одночасно з електрифікацією ділянок повністю замінюється верхня будова колії, укладаються безстиківі суцільні рейки довжиною від станції до станції, для більш комфортного й безпечного руху поїздів вперше на залізницях застосували новий метод зварювання стрілочних переводів — алюмініотермічний [6].

Для виготовлення стрілочних електроприводів, кабелю, контактного проводу, трансформаторів, модулів, іншого обладнання та матеріалів Укрзалізниця задіяла близько 40 суміжних вітчизняних підприємств.

Для системної електрифікації колій затверджена відповідна програма на 2011-2016 роки. Усього за цей період заплановано перевести на електротягу 1 562 км експлуатаційної довжини залізничних колій [6].

Усе це привело до створення Державного підприємства «Українська залізнична швидкісна компанія», яке є новим потужним гравцем на ринку пасажирських перевезень України та першопрохідцем у напрямку розвитку абсолютно нового сегменту пасажирських перевезень – денних швидкісних перевезень.

Компанію засновано 22 лютого 2012 року, а вже 27 травня 2012 року перший поїзд категорії ІНТЕРСІТІ+ рухомим складом виробництва «Hyundai Rotem» здійснив перший комерційний рейс з Києва до Харкова [7]. Основною діяльністю ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» є швидкісні пасажирські залізничні перевезення. На сьогоднішній день парк рухомого складу компанії складається з 10 електропоїздів категорії ІНТЕРСІТІ+ виробництва «Hyundai Rotem» та із 2 електропоїздів категорії ІНТЕРСІТІ виробництва компанії «Skoda».

Компанія має основні технічні бази з обслуговування рухомого складу в Києві (станція Дарниця) та Харкові. У перспективі відкриття

технічних служб з обслуговування рухомого складу в пунктах обороту – Львові та Донецьку.

Головним пріоритетом діяльності компанії є безпека перевезень. Усі аспекти безпеки жорстко контролюються на чітку відповідність українським та міжнародним стандартам безпеки. Усі працівники компанії, причетні до забезпечення руху поїздів, проходять ретельне навчання у власному навчальному центрі на предмет гарантування безпеки перевезень [7].

Основними перевагами послуг, які надаються пасажиром поїздами Української залізничної швидкісної компанії, є [7]:

- час подорожі: час подорожі між центрами міст поїздами ІНТЕРСІТІ+ та ІНТЕРСІТІ є співрозмірним з аналогічним та ненабагато більшим, ніж при подорожі літаком;

- вартість перевезень: незважаючи на те, що час подорожі суттєво скорочено, вартість перевезень залишається на рівні, типовому для наземного транспорту;

- доступність для пасажирів: поїздами ІНТЕРСІТІ+ та ІНТЕРСІТІ вже сьогодні сполучено найбільші міста України, між якими існують найбільші пасажиропотоки;

- точність та надійність: рух поїздів здійснюється за чітко розрахованим графіком. Погодні умови та інші фактори не мають такого значного впливу на дотримання графіку руху, як на інші види транспорту;

- комфорт: подорожі поїздами ІНТЕРСІТІ+ та ІНТЕРСІТІ є комфортними та зручними для пасажира, що досягається за рахунок сучасного рухомого складу із комфортним інтер'єром та ергономікою, а також високого рівня сервісу для пасажирів;

- зручний розклад руху: розклад руху розроблено з урахуванням максимальної кількості потреб пасажирів. Зокрема, вдалось уникнути надто пізнього прибуття ранкових поїздів та надто раннього відправлення вечірніх поїздів, що дозволяє пасажирам більш оптимально спланувати свій день;

- сервіс: орієнтований підхід до перевезень. ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» вперше в Україні запроваджує сервіс-орієнтований підхід до здійснення перевезень, який полягає у формуванні комплексного продукту для пасажирів, який зробить подорож швидкою, комфортною та приємною.

У 2013 році ДП «УЗШК» відзначила 1 рік роботи. За цей час загальний пробіг 12 поїздів,

які експлуатуються компанією, склав 2,4 млн км. На підприємстві працює 348 працівників, зокрема 86 машиністів та помічників машиністів, 102 стюарди та старші стюарди. З моменту запровадження швидкісного руху поїздами ІНТЕРСІТІ+ та ІНТЕРСІТІ перевезено понад 1,3 млн пасажирів.

Українська залізнична швидкісна компанія стрімко розвивається. Впроваджується клієнтоорієнтований підхід до обслуговування пасажирів та інноваційні технології. Зокрема, з 5 лютого 2013 року на поїздах ІНТЕРСІТІ+ вперше запроваджено систему контролю та посадки за електронними проїзними документами. З моменту дії послуги посадки за електронними квитками здійснили 2 863 пасажирів [8].

Компанія найближчим часом планує запропонувати пасажирам нові послуги. Зокрема, суттєво розширити маршрутну мережу, розширити та удосконалити пакет послуг для пасажирів, впровадити додаткові канали комунікації

між компанією та пасажиром – через веб-сайт та call-центр. Слід сказати, що з 30.09.2013 впроваджена Бонусна програма для пасажирів вагонів 1-го класу поїздів ІНТЕРСІТІ+.

Також «УЗШК» планує здійснювати заходи для удосконалення тарифної політики, зокрема запровадити систему гнучкого регулювання тарифів, яка передбачатиме надання знижки при завчасному придбанні квитків [8].

Зупинимось детальніше на показниках роботи ДП «УЗШК» за один рік. У табл. 1 наведено аналіз пасажиропотоку поїздів ІНТЕРСІТІ+ за рік роботи.

За перший рік роботи ДП УЗШК здійснила 3 771 рейс та перевезла майже 1 млн пасажирів поїздами категорії ІНТЕРСІТІ+. При цьому майже 40 % обсягу перевезень припадає саме на 3 місяці 2013 року. Така тенденція свідчить про збільшення попиту на поїздки швидкісними потягами.

Таблиця 1

Аналіз пасажиропотоку поїздів категорії ІНТЕРСІТІ+

Напрямок руху	2012 рік (червень-грудень)		2013 рік (січень-травень)	
	Кількість поїздів	Загальна кількість пасажирів	Кількість поїздів	Загальна кількість пасажирів
Київ-Харків-Київ	828	339585	374	153722
Київ-Львів-Київ	426	79460	179	35580
Київ-Донецьк-Київ	875	182115	540	101038
Київ-Дніпропетровськ-Київ	189	58785	360	103139
Всього ІНТЕРСІТІ+	2318	659945	1453	393479

Однак, проаналізувавши населеність цих поїздів (рис. 2), можна сказати, що не все так добре. Зокрема, найбільшою, хоча й не оптимальною, є населеність на напрямку Київ–Харків–Київ. Протилежна картина спостерігається на напрямках Київ–Донецьк–Київ та Київ–Львів–Київ, де населеність є найменшою.

Проаналізуємо детальніше причини такої ситуації. Із табл. 2 випливає, що на напрямку Київ–Харків–Київ подорожувати поїздом категорії ІНТЕРСІТІ+ майже у 2 рази швидше, ніж звичайним нічним поїздом. При цьому різниця

у ціні квитків складає майже 18 %. До того ж графік курсування є досить зручним, оскільки кожна людина, залежно від своїх потреб, може обрати у який час їй краще їхати. Усі ці аспекти привели до того, що населеність поїздів ІНТЕРСІТІ+ складає більше 70 %. Проте населеність нічного поїзда також є досить високою – 90 %, тобто на цьому напрямку є незадоволений попит на перевезення, який компенсується швидкісними денними поїздами.

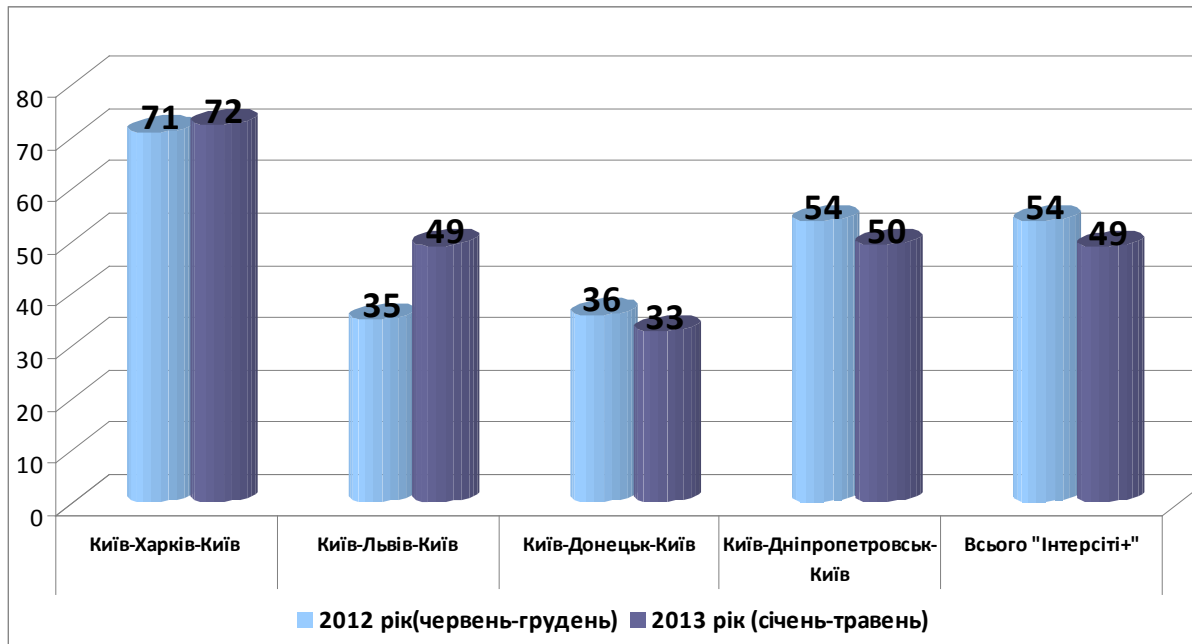


Рис. 2 Середня населеність поїздів категорії ІНТЕРСІТІ+

На напрямку Київ–Дніпропетровськ–Київ поїзд ІНТЕРСІТІ+ їде швидше, ніж нічний швидкий поїзд у 1,5 разу. Оскільки до Києва здійснюють переважно ділові поїздки, то прибуття денним поїздом до столиці майже у 13.00 є досить непрактичним, оскільки людина може не встигнути завершити поїздку за один день.

За таких умов досить зручним є нічний швидкий поїзд, населеність якого 91 %. Якщо порівнювати ціну квитків, то вона всього на 6 % вища для поїздів ІНТЕРСІТІ+. Отже, низька населеність пояснюється незручним графіком курсування.

Таблиця 2

Аналіз факторів, що впливають на населеність поїздів категорії ІНТЕРСІТІ+

Напрямок руху	Категорія поїзда	Час відправлення	Тривалість руху, год	Ціна квитків різних категорій, грн
		Час прибуття		
№ 161 Харків-Київ	Інтерсіті+	06:56	4,68	1 кл. – 253,45
		11:37		2 кл. – 195,87
№ 163 Харків-Київ	Інтерсіті+	13:21	4,6	1 кл. – 253,45
		17:57		2 кл. – 195,87
№ 155 Харків-Київ	Інтерсіті+	18:43	4,63	1 кл. – 253,45
		23:21		2 кл. – 195,87
№ 063 Харків-Київ	Фірмовий, нічний, швидкий	22:20	8,78	СВ – 441,32
		07:07		К – 166,05
№ 156 Київ-Харків	Інтерсіті+	06:20	4,6	1 кл. – 295,07
		10:56		2 кл. – 195,86

Продовження табл. 2

Напрямок руху	Категорія поїзда	Час відправлення	Тривалість руху, год	Ціна квитків різних категорій, грн
		Час прибуття		
№ 162 Київ-Харків	Інтерсіті+	13:37	4,57	1 кл. – 295,07
		18:10		2 кл. – 195,86
№ 164 Київ-Харків	Інтерсіті+	18:08	4,55	1 кл. – 295,07
		22:41		2 кл. – 195,86
№ 064 Київ-Харків	Фірмовий, нічний, швидкий	22:23	8,38	СВ – 486,37
		06:46		К – 181,76
№ 169 Дарниця (ч/з Київ) - Львів	Інтерсіті+	17:26	4,9	1 кл. – 284,76
		22:20		2 кл. – 218,14
№ 091 Київ-Львів	Фірмовий, нічний, швидкий	22:40	7,77	СВ – 533,78
				К – 208,02
		06:26		П – 104,03
№ 170 Львів-Дарниця (ч/з Київ)	Інтерсіті+	05:50	4,92	1 кл. – 332,87
		10:45		2 кл. – 219,15
№ 092 Львів-Київ	Фірмовий, нічний, швидкий	22:53	7,78	СВ – 535,87
				К – 208,78
		06:40		П – 104,36
№ 154 Київ-Донецьк	Інтерсіті+	05:59	6,97	1 кл. – 435,79
		12:57		2 кл. – 287,91
№ 152 Київ-Донецьк	Інтерсіті+	15:30	7,18	1 кл. – 435,79
		22:41		2 кл. – 287,91
№ 038 Київ-Донецьк	Фірмовий, нічний, швидкий	20:05	11,98	СВ – 611,84
				К – 209,58
		08:04		П – 119,46
№ 152 Донецьк - Київ	Інтерсіті+	06:28	6,87	1 кл. – 393,4
		13:20		2 кл. – 260,30
№ 154 Донецьк-Київ	Інтерсіті+	16:47	6,85	1 кл. – 393,4
		23:38		2 кл. – 260,30
№ 037 Донецьк-Київ	Фірмовий, нічний, швидкий	19:41	12	СВ – 675,93
				К – 230,04
		07:41		П – 129,91
№ 166 Київ-Дніпропетровськ	Інтерсіті+	17:40	5,37	1 кл. – 269,07
		23:02		2 кл. – 206,68

Закінчення табл. 2

Напрямок руху	Категорія поїзда	Час відправлення	Тривалість руху, год	Ціна квитків різних категорій, грн
		Час прибуття		
№ 080 Київ-Дніпропетровськ	Фірмовий, нічний, швидкий	23:25	7,42	СВ – 540,02
		06:50		К – 219,55
				П – 121,13
№ 165 Дніпропетровськ-Київ	Інтерсіті+	07:18	5,32	1 кл. – 334,46
		12:37		2 кл. – 228,39
№ 079 Дніпропетровськ-Київ	Фірмовий, нічний, швидкий	22:27	8,37	СВ – 489,65
				К – 200,22
		06:49		П – 111,62

На напрямку Київ–Львів–Київ за рік роботи населеність збільшилась майже на 15 %, хоча і залишається досить низькою. Час руху поїзда ІНТЕРСІТІ+ порівняно з нічним поїздом у цьому ж напрямку менший майже у 1,5 разу. Ціна квитків на поїзди ІНТЕРСІТІ+ більша від ціни на звичайні поїзди на 5 %. При цьому графік курсування є досить зручним, що стало основною причиною збільшення населеності.

Найгіршою є ситуація на напрямку Київ–Донецьк–Київ. Ціна квитків на цьому напрямку на поїзди категорії ІНТЕРСІТІ+ є найвищою, що пояснюється відстанню курсування. Проте основною причиною низької населеності є тривалість руху, яка складає майже 7 годин. Враховуючи ергономічні особливості вагонів та втомлюваність пасажирів, можна сказати, що люди віддають перевагу більш зручному та більш дешевому нічному поїзду, населеність якого 93 %.

Впровадження денних швидкісних поїздів має вирішити проблему не тільки підвищення швидкості, але й оновлення парку пасажирських вагонів. На сьогоднішній день катастрофічно не вистачає вагонів нового покоління, оскільки вони досить дорогі, а Укрзалізниця не має коштів для їх придбання.

В останні 10 років Укрзалізниця для підвищення ефективності використання дефіцитного рухомого складу використовує принципи кільцювання пасажирських поїздів на два напрямки. Проте це не оптимізувало розклад руху, оскільки скорочення значної кількості нічних поїздів та заміна їх на денні швидкісні та ден-

но-нічні поїзди неможлива без маркетингових досліджень та економічних обґрунтувань.

Висновки

Отже, на сьогоднішній день ситуація є такою, що денні швидкісні поїзди не можуть скласти конкуренцію нічним швидким поїздам на деяких напрямках.

Основною причиною цього є завелика тривалість поїздки, оскільки найважливішим показником для пасажирів є час подорожі. Для денних швидкісних поїздів він не повинен перевищувати 8 годин. Попит на такі перевезення починає зростати при тривалості подорожі 5-6 годин, а світовий досвід показує, що при тривалості подорожі швидкісним поїздом 4 години і менше абсолютна більшість пасажирів користується поїздом замість літака і автотранспорту. При цьому вартість проїзду залишається на 2 місці.

Іншою причиною низької населеності денних швидкісних поїздів є незручний графік їх руху. Отже, необхідно визначити раціональні зони курсування денних швидкісних поїздів, оскільки існуючі поряд з ними нічні поїзди більш привабливі для пасажирів графіком руху. Вирішення цієї проблеми також дозволить досягти скорочення кількості рухомого складу, який необхідний для пасажирських перевезень.

Слід сказати, що досить висока населеність на напрямку Київ–Харків–Київ свідчить про необхідність впровадження швидкісного та високошвидкісного руху по всій території України. Якщо швидкість поступово буде збільшуватись, а час подорожі скорочуватись,

то є шанси не тільки відмовитись від нічних поїздів, як це заплановано Програмою [5], але й зберегти конкурентні переваги на ринку пасажирських транспортних послуг.

Створення ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» є першим кроком для досягнення цієї мети.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Концепція Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 р. № 979-р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p>
2. Анисимов, П. С. Высокоскоростные железнодорожные магистрали и пассажирские поезда / П. С. Анисимов, А. А. Иванов. – М. : Учебно-методический центр по образованию на ж. д. трансп., 2011 – 542 с.
3. Підтримка інтеграції України до Трансєвропейської транспортної мережі ТЕМ-Т: РК.2 Швидкісний залізничний транспорт. Заключний звіт 2.1, 2010 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ten-t.org.ua/ua/>
4. Розробка концепції пасажирського руху на залізницях України в 2008-2015 роках (3 етап): 44-24 / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна; кер. Бараш Ю. С. – Д., 2007 – 62 с. – № держреєстрації 0107U010380;
5. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 р. № 2174-р – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>
6. Офіційний веб-сайт газети «Магістраль» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://magistral-uz.com.ua>
7. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uz.gov.ua>
8. Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua>
9. Службовий розклад руху пасажирських поїздів на 2012-2013 роки / Головне пасажирське управління Укрзалізниці – К., 2012.
10. Вихідні дані Укрзалізниці

Н. А. БОЖОК^{1*}

^{1*}Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (056) 373 15 69, эл. почта gaiduk-natalya@mail.ru

НАПРАВЛЕНИЯ ВНЕДРЕНИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

Введение. Современные тенденции на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров заключаются в относительном уменьшении роли железнодорожного и повышении значения автомобильного и воздушного транспорта. Именно поэтому необходимы меры на уровне государства относительно поднятия привлекательности именно железнодорожных перевозок для населения. Этого можно достичь путем внедрения скоростных магистралей. **Цель работы.** Основной целью статьи является анализ внедрения и развития скоростных перевозок в Украине. **Результаты.** За последние 10 лет в Украине применялись мероприятия по внедрению скоростных железнодорожных перевозок. Для этого был принят ряд нормативно-правовых документов. Проведение в стране чемпионата Европы по футболу в 2012 году значительно ускорило этот процесс. В ходе подготовки к ЕВРО -2012 был приобретен новый подвижной состав и реконструирована значительная часть инфраструктуры. Все эти действия привели к созданию ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания», которая является новым мощным игроком на рынке пассажирских перевозок в Украине. **Выводы.** На сегодняшний день дневные скоростные поезда не могут составить конкуренцию ночным скорым поездам на некоторых направлениях. Основными причинами этого являются большая длительность поездки, неудобный график движения и недешевые билеты на перевозку. Однако постепенное развитие скоростного транспорта и повышение скоростей поездов позволит этому виду пассажирских перевозок занять свое место на рынке транспортных услуг.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; скоростные магистрали; железнодорожный транспорт; инфраструктура; дневные пассажирские поезда; населенность поезда; пассажиропоток; время поездки; график движения; цена билетов

N. A. BOZHOK^{1*}

^{1*}Department «Accounting, Auditing, and intellectual property» of Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 373 15 69, e-mail gaiduk-natalya@mail.ru

THE DIRECTIONS OF INTRODUCTION OF HIGH-SPEED PASSENGER TRAFFIC IN UKRAINE

Introduction. Current trends in the market of transport services are consist in decreasing role of rail and raising profit of road and air transport. Therefore, government measures are necessary for increasing attractiveness of rail transport for the population. It can be reached by introduction of high-speed highways. **The purpose.** The analysis of introduction and development of high-speed transportations in Ukraine is a main objective of article. **Methods and Results.** Ukraine was engaged in introduction of high-speed rail transportation over the last ten years. Some standard and legal documents were accepted for this purpose. Carrying out the European Football Championship in 2012 considerably accelerated this process. By preparation for EURO-2012 the new rolling stock was acquired and the considerable part of infrastructure was reconstructed. All these actions led to creation of the state enterprise «Ukrainian Railway High-speed Company» who was the new powerful player in the market of passenger traffic in Ukraine. **Conclusions.** Today day high-speed trains can't compete with night fast trains on some directions. The main reasons for it are the big duration of the trip, the inconvenient schedule and expensive tickets for transportation. However, the gradual development and increase the speed of trains will allow this type of passenger transport to take its place in the market of transport services.

Keywords: passenger traffic; high-speed highways; railway transport; infrastructure; day passenger trains; density of population of the train; passenger traffic; trip time; schedule; price of tickets

Надійшла до редколегії 16.04.2013.

Прийнята до друку 25.04.2013.