

УДК 656.224.022.846(477)

Н. А. БОЖОК, ассистент кафедры «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепрпетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. акад. В. Лазаряна, Украина

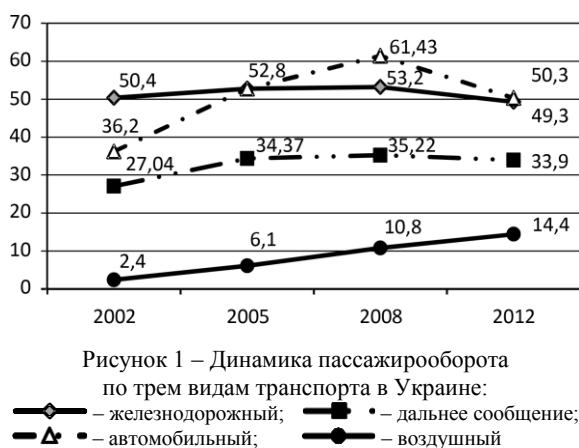
НАПРАВЛЕНИЯ ВНЕДРЕНИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА УКРАИНЕ

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 железнодорожных перевозок для населения. Этого можно достичь путем строительства скоростных магистралей. Основной целью статьи является анализ внедрения и развития скоростных перевозок пассажиров в Украине, где принят ряд нормативно-правовых документов, приобретен новый подвижной состав и реконструирована значительная часть железнодорожной инфраструктуры. Эти действия привели к созданию ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания», которая является новым мощным игроком на рынке пассажирских перевозок в Украине. 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 и повышение скоростей поездов позволит этому виду пассажирских перевозок занять свое место на рынке транспортных услуг.

Постановка проблемы. Украина имеет высокопротянутую сеть железных дорог. Из ее общей эксплуатационной протяженности (22,05 тыс. км) 67,5 % – однопутные участки, 32,5 % – двух- и трехпутные. Электрифицировано 42,3 % протяженности железных дорог, 60,7 % – оборудованы устройствами автоматического регулирования движения поездов, 62 % – имеют бесстыковую путь, 72,9 % всех стрелок оборудовано системами электрической централизации.

Большая провозная способность железных дорог, стабильность их работы и сравнительная дешевизна перевозок способствовали тому, что железнодорожный транспорт был и остается основным перевозчиком пассажиров в междугородном (дальнем) и пригородном сообщении [1].

Современные тенденции на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров заключаются в относительном уменьшении роли железнодорожного и повышении значения автомобильного и воздушного транспорта (рисунок 1).



Поскольку невозможно заставить людей пользоваться тем или иным видом транспорта, необходимо принять меры на государственном уровне и уровне Укрзалізнички для повышения привлекательности именно железнодорожных перевозок для населения. Значительного повышения конкурентоспособности железнодорож-

ного транспорта можно достичь путем внедрения скоростных магистралей.

Именно такой путь дает возможность отрасли железнодорожного транспорта сохранить и наиболее эффективно использовать существующий научно-технический потенциал для осуществления структурных технологических изменений и для сохранения конкурентных преимуществ перед другими видами транспорта. Развитие железнодорожного транспорта направлено на обеспечение растущих потребностей в перевозках грузов и пассажиров в условиях растущей экономики Украины при соблюдении высоких стандартов качества в обслуживании потребителей. Это возможно на основе эффективного функционирования и модернизации железнодорожного транспорта, постоянного обновления техники, внедрения современных технологий обслуживания ремонта, передаточных устройств и инфраструктуры, совершенствования процессов организации труда и управления на железнодорожном транспорте.

Анализ последних исследований. В середине XX века ведущие ученые Советского Союза, такие как Э. Пейзахсон, Н. И. Бещева, Н. В. Колодяжний, провели ряд научно-исследовательских и проектных работ по внедрению специализированных железнодорожных линий для движения пассажирских поездов со скоростью 250 км/ч в направлении Москва – Симферополь. До 1990 года планировалось организовать движение от 30 до 93 таких пар пассажирских поездов. Также было установлено, что внедрение скоростного движения позволит увеличить пропускную и провозную способности железнодорожных линий, пассажиропоток и уровень комфорта для пассажиров. Все это позволило бы повысить эффективность работы железных дорог.

Однако трудности, связанные с необходимостью организации грузовых перевозок, объемы которых значительно увеличились в середине 1970-х годов, отложили вопрос организации скоростного движения [2].

Сеть Укрзалізнички состоит из линий, которые построены и эксплуатируются в соответствии с нормативами СНГ и имеет в основе режим эксплуатации железных дорог бывшего Советского Союза. Максимальная скорость линии на основных магистральных коридорах составляет до 140 км/ч для пассажирских поездов. По

западноевропейским стандартам эту максимальную скорость пассажирских поездов можно сравнить с второстепенными магистралями, а не с классическими основными магистралями, где максимальная скорость составляет около 160 км/ч.

В 2004 году консалтинговая компания «Systra» провела исследование для Укрзалізничці, в котором была рассмотрена возможность использования поездов со скоростью до 250 км/ч на железнодорожных маршрутах Киев – Львов и Киев – Одесса. Для этого было предложено обновить путь и сигнализацию, но лишь в случае, если грузовые и медленные пассажирские перевозки будут удалены с магистрали или сконцентрированы в определенное время суток [3].

В связи с этим профильным министерством была разработана Концепция Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005–2015 годы. Этой Концепцией определяются основные принципы разработки Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах Украины сети скоростных железнодорожных магистралей для соединения Украины с большими областными и промышленными центрами, а также со странами западной Европы и СНГ [1].

Проведение в Украине чемпионата Европы по футболу в 2012 году ускорило внедрение этой программы. В частности, проблемами скоростного движения в Украине занимались специалисты Укрзалізничці и ученые Днепрпетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна А. А. Босов, О. Н. Гненний, Ю. С. Бараш, И. П. Корженевич.

Постановка задачи. Основной целью данной статьи является анализ внедрения и развития скоростных пассажирских перевозок в Украине.

Результаты исследования. Что в практическом плане является скоростной железной дорогой? В целом, в Европе существует три типа железнодорожной инфраструктуры, в зависимости от разрешенной скорости линий, хотя на данный момент не существует абсолютного определения категорий железной дороги.

Классические линии – это железные дороги со скоростью до 160 км/ч. Как правило, это стандартные железные дороги смешанного типа перевозок, преимущественно грузовых, а максимальная скорость на них является часто намного ниже теоретической максимальной скорости пассажирского подвижного состава. Рабочая скорость может быть оптимизирована для грузовых перевозок, если они доминируют в смешанном типе перевозок.

По всей Европе максимальная скорость для грузового подвижного состава составляет 120 км/ч, хотя на практике она часто является меньше, чем 100 км/ч. Если пропускная способность является ограниченной, и грузовые поезда двигаются с меньшей скоростью, часто является нецелесообразным обеспечение больших скоростей для пассажирских линий, поскольку они не будут эксплуатироваться.

Высокоскоростные классические железные дороги – это следующий шаг к настоящему высокоскоростному движению, на них обеспечивается скорость до 200 км/ч (а в некоторых случаях – 250 км/ч). Обычно движение медленных транспортных средств ограничивается на этих маршрутах (путем перевозки грузов ночью, когда

меньше пассажирских поездов, или ограничением количества остановок при пассажирских перевозках в результате закрытия станций) или были переведены на параллельные направления либо многопутные железные дороги.

Хотя эти магистрали являются, как правило, пригодными для пропуска всех типов поездов, и сигнализация, и колея максимально приспособлены для высокоскоростных пассажирских поездов, медленные грузовые и пассажирские перевозки могут также их использовать.

Для более высокой скорости движения пассажирских поездов требуется повышенное качество пути. Требуется новый уровень технического обслуживания пути с пропорционально большей необходимостью проведения технического обслуживания на участках, где наряду с пассажирским высокоскоростным движением пропускаются тяжелые грузовые поезда. Также важное значение играет выбор тяги для обеспечения высокоскоростных пассажирских поездов. Высокоскоростные классические поезда могут работать как на дизельной, так и на электрической тяге. При этом самые быстрые дизельные поезда в настоящее время способны двигаться со скоростью лишь 200 – 270 км/ч (на тепловозной тяге).

Высокоскоростные железные дороги (которые также называются Lignes Grande Vitesse или скоростные линии LGV) определяются Международным Союзом железных дорог и ЕС как стандартные, с допустимой максимальной скоростью свыше 200 км/ч, или как новые линии, с предусмотренной максимальной скоростью свыше 250 км/ч.

Все высокоскоростные железные дороги LGV Великобритании, Франции, Германии, Бельгии, Голландии, Испании и Италии, проложенные в течение последних 30 лет, имеют проектную скорость линии 300 км/ч и больше. Французские железные дороги (SNCF) являются мировым рекордсменом по скорости железнодорожных линий с зарегистрированной скоростью 575 км/ч на показательном пробеге по линии LGV Est в 2007 году между Парижем и Страсбургом.

Эти линии используются исключительно для дневных перевозок скоростными пассажирскими поездами с относительно низкой нагрузкой на ось, а движение поездов ночью отсутствует. На высокоскоростных линиях обычно нет грузовых перевозок (но есть одиночные случаи легких, например, почты и посылок, грузовых перевозок, которые создают нагрузку на ось, совместимую с пассажирскими поездами, что позволяет на этих железных дорогах пропускать также и грузовые поезда) [3].

Внедрение скоростного движения пассажирских поездов в Украине длилось не один год. Для запуска скоростных поездов, которые начали постоянно курсировать с введением в действие 27 мая 2012 года графика движения на 2012/2013 год, сделан целый комплекс необходимых мер – от разработки нужной документации, принятия государственных программ до подготовки железнодорожной инфраструктуры, закупки и испытания новой техники и обучения персонала.

В 2009 г. Кабинетом Министров Украины одобрена Стратегия развития железнодорожного транспорта на период до 2020 г. В этом документе определены основные направления реализации Стратегии по техническому переоснащению объектов инфраструктуры железных дорог. В частности, намечены:

– модернизация объектов инфраструктуры железнодорожных линий по направлениям Киев – Коростень – Шепетовка, Киев – Полтава – Харьков – Донецк, Киев – Львов, Киев – Мироновка;

– обеспечение железных дорог подвижным составом отечественного производства, способным существенно повысить технико-технологические показатели, в частности увеличить скорости движения грузовых поездов до 100–120 и пассажирских – до 160–200 км/ч;

– усовершенствование технологии организации перевозок путем организации движения поездов по направлениям, которые будут ориентированы преимущественно на один вид перевозок (пассажирские или грузовые);

– создание системы логистики и сети логистических структур;

– организации движения дневных пассажирских поездов;

– поэтапное внедрение скоростного движения пассажирских поездов на направлениях Киев – Донецк, Киев – Харьков, Киев – Одесса, Киев – Днепропетровск, Киев – Львов, Днепропетровск – Симферополь;

– оказание государственной поддержки при решении вопросов закупки пассажирского подвижного состава, строительства и реконструкции объектов железнодорожной инфраструктуры, которые имеют социальное значение для страны.

В 2012 г. началось активное выполнение Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения железнодорожных поездов [1]. В этом же году Министерство инфраструктуры и Укрзализныця подписали контракт с южнокорейской компанией Hyundai Corporation для закупки 10 межрегиональных двухсистемных электропоездов производства Hyundai Rotem в девятивагонной комплектации. Общая стоимость контракта составляла около \$307 млн.

В соответствии с договоренностями, финансирование 85 % от общей стоимости 10 электропоездов осуществлялось за счет кредитных средств Эксимбанка Республики Корея сроком на 10 лет.

В 2012 году на направлениях внедрения скоростного движения поездов Львов – Здолбунов, Здолбунов – Шепетовка – Коростень – Киев, Киев – Полтава – Харьков, Полтава – Красноград – Лозовая, Лозовая – Донецк выполнена модернизация и капитальный ремонт устройств автоматики, телемеханики и связи на сумму 4,5 млн грн, модернизация устройств электроснабжения на сумму 7,2 млн грн и строительно-монтажные работы на сумму 6,35 млн грн.

Во все мероприятия по подготовке пути и инфраструктуры к движению скоростных поездов, которые были проведены до мая 2012 г., Укрзализныця инвестировала свыше 440 млн грн. Основные работы выполнялись на направлениях Киев – Гребенка – Лозовая – Донецк и Киев – Коростень – Здолбунов – Львов.

В апреле 2012 г. проведена полная модернизация 20,2 км пути на направлении Киев – Львов и 6,9 км – на направлении Киев – Донецк на сумму 105,11 млн грн. На 88,9 км пути проведен комплексно-оздоровительный ремонт, на 97,3 км пути – средний ремонт. 614 км колеи прошлифованы, почти 2 тыс. км исправлены высокопродуктивными путевыми машинами. 35 комплектов стрелочных переводов заменено на новые, 45 комплектов отремонтировано.

На направлениях движения скоростных поездов введен в эксплуатацию 41 переезд с дежурным. Проведена реконструкция 50 низких пассажирских платформ. Островные платформы перенесли на безопасное расстояние от движения скоростного поезда. Платформы на перегонах оборудовали специальными нишами, в которых пассажиры смогут спрятаться от мощной струи воздуха, которую создает скоростной электропоезд. Внедрены единые стандарты ограничительной линии желтого цвета на всех пассажирских платформах и голосового предупреждения о приближении скоростных поездов на станциях и в пунктах остановки на маршрутах скоростных поездов.

Завершена электрификация участка Полтава – Красноград – Лозовая протяженностью 176 км. В планах Укрзализныця – проложить второй путь и увеличить пропускную способность этого участка в 2–3 раза в течение 4–5 лет. На строительстве железнодорожно-автомобильного мостового перегона через р. Днепр в г. Киеве выполнено работ на сумму 52,1 млн грн.

На реконструкцию вокзала станции Донецк в 2012 г. было выделено 18,8 млн грн. Строительство современного высокотехнологического центра по обслуживанию скоростных межрегиональных электропоездов в пределах Киевского железнодорожного узла обошлось в 11,9 млн грн.

В 2011 г. на направлениях внедрения ускоренного движения Укрзализныця модернизировала 346,5 км пути, осуществлен средний ремонт на 298,6 км пути, комплексно-оздоровительный ремонт – на 742,4 км. 439 старых комплектов стрелочных переводов заменено на новые, осуществлен средний ремонт 126 комплектов. В начале 2012 г. Укрзализныця закончила электрификацию участков Фастов – Житомир (протяженностью 101 км), Полтава – Кременчуг – Бурты (95 км) и одновременно готовила к электрификации участок Полтава – Красноград – Лозовая.

Для питания контактной сети за один год построено пять тяговых подстанций. Проведено масштабное обновление устройств железнодорожной автоматики и связи – систем управления движением поездов на станциях и перегонах. Для внедрения скоростного движения при выполнении работ использовались новые материалы и технологии, одновременно с электрификацией участков полностью было заменено верхнее строение пути с использованием новых бесстыковых сплошных рельсов длиной от станции до станции. Для более комфортного и безопасного движения поездов впервые на железных дорогах применили новый метод сварки стрелочных переводов – алюминиево-термический.

Для изготовления стрелочных электроприводов, кабеля, контактного провода, трансформаторов, модулей, другого оборудования и материалов Укрзализныця задействовала около 40 смежных предприятий Украины.

Для системной электрификации путей утверждена соответствующая программа на 2011–2016 гг. Всего за этот период запланировано перевести на электротягу 1562 км эксплуатационной длины железнодорожных путей.

Все эти действия привели к созданию Государственного предприятия «Украинская железнодорожная скоростная компания», которое является новым мощным игроком на рынке пассажирских перевозок Украины и является первопроходцем в направлении развития абсолютно нового сегмента пассажирских перевозок – дневных скоростных перевозок. Компания основана 22 февраля 2012 г., а уже 27 мая 2012 г. первый поезд категории ИНТЕРСИТИ+ подвижным составом производства Hyundai Rotem совершил первый коммерческий рейс из

Киева в Харьков. Основной деятельностью ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания» являются скоростные пассажирские железнодорожные перевозки. На сегодняшний день на балансе Компании находится 10 электропоездов категории ИНТЕРСИТИ+ производства Hyundai Rotem и 2 электропоезда категории ИНТЕРСИТИ производства компании Skoda.

Основные технические базы по обслуживанию подвижного состава ГП «УЗШК» расположены в Киеве (станция Дарница) и Харькове. В перспективе планируется открытие технических служб по обслуживанию подвижного состава в пунктах оборота – Львове и Донецке. Главным приоритетом деятельности компании является безопасность перевозок. Все аспекты безопасности перевозок жестко контролируются на соответствие украинским и международным стандартам безопасности. Все сотрудники компании, которые занимаются обеспечением движения поездов, проходят тщательное обучение в собственном учебном центре для обеспечения безопасности перевозок.

Основными преимуществами предоставляемых услуг пассажирам поездами украинской железнодорожной скоростной компании являются:

– *время путешествия*: время путешествия между центрами городов поездами ИНТЕРСИТИ+ и ИНТЕРСИТИ является соизмеримым с аналогичным путешествием самолетом;

– *стоимость перевозок*: несмотря на то, что время путешествия сокращено, стоимость перевозок остается на уровне, типичном для наземного транспорта;

– *доступность для пассажиров*: поездами ИНТЕРСИТИ+ и ИНТЕРСИТИ уже сегодня соединены крупнейшие города Украины, между которыми существуют наибольшие пассажиропотоки;

– *точность и надежность*: движение поездов осуществляется по четко рассчитанному графику. Погодные условия и другие факторы не имеют такого значительного влияния на соблюдение графика движения, как на других видах транспорта;

– *комфорт*: путешествия на поездах ИНТЕРСИТИ+ и ИНТЕРСИТИ являются комфортными и удобными для пассажиров, это достигается за счет современного подвижного состава с комфортным интерьером и эргономикой, а также высокого уровня сервиса для пассажиров;

– *удобное расписание движения*: расписание разработано с учетом максимального количества потребностей пассажиров. В частности, удалось избежать слишком позднего прибытия утренних поездов и слишком раннего отправления вечерних поездов, что позволяет пассажирам более оптимально спланировать свой день;

– *сервис*: ориентированный подход к перевозкам. ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания» впервые в Украине вводит сервис-ориентированный подход к осуществлению перевозок, который заключается в формировании комплексного продукта для пассажиров, что сделает путешествие быстрым, комфортным и приятным.

В 2013 году ГП «УЗШК» отметила первый год работы. За это время общий пробег 12 поездов, эксплуатируемых компанией, составил 2,4 млн км. На предприятии работает 348 работников, в частности, 86 машинистов и помощников машинистов, 102 стюарда. С момента внедрения скоростного движения поездами ИНТЕРСИТИ+ и ИНТЕРСИТИ перевезено более 1,3 млн пассажиров.

Украинская железнодорожная скоростная компания стремительно развивается. Внедряется клиент-ориентированный подход к обслуживанию пассажиров и инновационные технологии. В частности, с 5 февраля 2013 года на поездах ИНТЕРСИТИ+ впервые введена система контроля и посадки по электронным проездным документам. С момента действия услуги посадку по электронным билетам совершили 2863 пассажира.

Компания в ближайшее время планирует предложить пассажирам новые услуги: существенно расширить маршрутную сеть; расширить и усовершенствовать пакет услуг для пассажиров; внедрить дополнительные каналы коммуникации между компанией и пассажирами – через веб-сайт и call-центр. Следует сказать, что с 30.09.2013 внедрена бонусная программа для пассажиров вагонов 1-го класса поездов ИНТЕРСИТИ+.

Также «УЗШК» планирует принять меры для усовершенствования тарифной политики, в частности, ввести систему гибкого регулирования тарифов, которая предусматривает предоставление скидки при заблаговременной покупке билетов. Более подробно результативность использования скоростных линий можно рассмотреть на показателях работы ГП «УЗШК» за один год. В таблице 1 приведен анализ пассажиропотока поездов ИНТЕРСИТИ+ за год его работы.

Таблица 1 – Анализ пассажиропотока поездов категории ИНТЕРСИТИ+

Направление движения	2012 год (июль – декабрь)		2013 год (январь – май)	
	Количество поездов	Общее количество пассажиров	Количество поездов	Общее количество пассажиров
Киев – Харьков – Киев	828	339585	374	153722
Киев – Львов – Киев	426	79460	179	35580
Киев – Донецк – Киев	875	182115	540	101038
Киев – Днепропетровск – Киев	189	58785	360	103139
Всего ИНТЕРСИТИ+	2318	659945	1453	393479

За первый год работы ГП «УЗШК» осуществила 3771 рейс и перевезла около 1 млн пассажиров поездами категории ИНТЕРСИТИ+. Около 40 % данного объема перевозок приходится на три месяца 2013 г. Такая тенденция свидетельствует об увеличении спроса населения на поездки скоростными поездами. Сделан анализ населенности ускоренных поездов

(рисунок 2), по результатам которого можно сказать, что не все так хорошо. В частности, самой высокой, хотя и не оптимальной, является населенность поездов на направлении Киев – Харьков. Противоположная картина наблюдается на направлениях Киев – Донецк и Киев – Львов, где она является наименьшей.

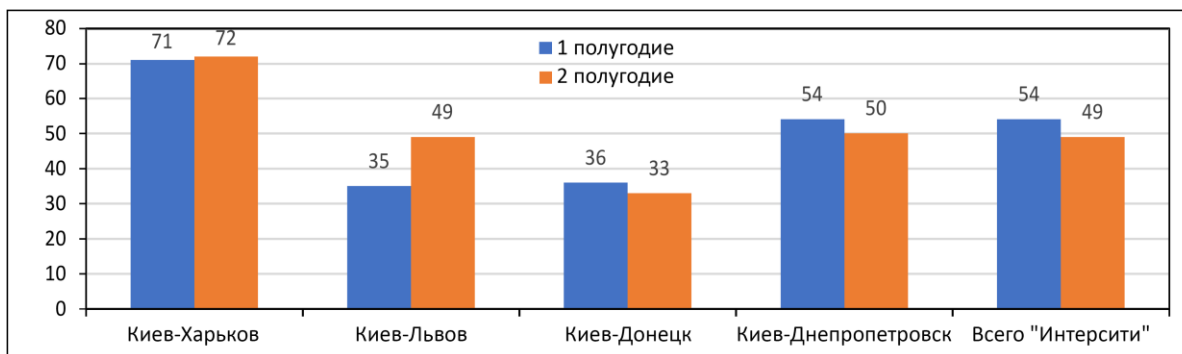


Рисунок 2 – Средняя населенность поездов категории ИНТЕРСИТИ+

Проанализируем более подробно причины такой ситуации. Из таблицы 2 следует, что на направлении Киев – Харьков – Киев путешествовать поездом категории ИНТЕРСИТИ+ почти в 2 раза быстрее, чем обычным ночным поездом. При этом разница в цене билетов составляет почти 18 %. К тому же график движения является достаточно удобным, поскольку каждый человек, в зависи-

мости от своих потребностей, может выбрать, в какое время ему лучше ехать. Все эти аспекты привели к тому, что населенность поездов ИНТЕРСИТИ+ составляет более 70%. Однако населенность ночного поезда также достаточно высока – 90 %, то есть на этом направлении есть неудовлетворенный спрос на перевозки, который компенсируется скоростными дневными поездами.

Таблица 2 – Анализ факторов, которые влияют на населенность поездов категории ИНТЕРСИТИ+

Направление движения	Категория поезда	Время отправления	Продолжительность поездки, ч	Цены на билеты различных категорий, грн
		Время прибытия		
№ 161 Харьков–Киев	Интерсити+	06:56	4,68	1 кл. – 253,45
		11:37		2 кл. – 195,87
№ 163 Харьков – Киев	Интерсити+	13:21	4,6	1 кл. – 253,45
		17:57		2 кл. – 193,87
№ 155 Харьков – Киев	Интерсити+	18:43	4,63	1 кл. – 253,45
		23:21		2 кл. – 195,87
№ 063 Харьков – Киев	Фирменный, ночной, скорый	22:20	8,78	СВ – 441,32
		07:07		К – 166,05
№ 156 Киев – Харьков	Интерсити+	06:20	4,6	1 кл. – 295,07
		10:56		2 кл. – 195,86
№ 162 Киев – Харьков	Интерсити+	13:37	4,57	1 кл. – 295,07
		18:10		2 кл. – 195,86
№ 164 Киев – Харьков	Интерсити+	18:08	4,55	1 кл. – 295,07
		22:41		2 кл. – 195,86
№ 064 Киев – Харьков	Фирменный, ночной, скорый	22:23	8,38	СВ – 486,37
		06:46		К – 181,76
№ 169 Дарница (ч/з Киев) – Львов	Интерсити+	17:26	4,9	1 кл. – 284,76
		22:20		2 кл. – 218,14
№ 091 Киев – Львов	Фирменный, ночной, скорый	22:40	7,77	СВ – 533,78
		06:26		К – 208,02
№ 170 Львов – Дарница (ч/з Киев)	Интерсити+	05:50	4,92	П – 104,03
		10:45		1 кл. – 332,87
№ 092 Львов – Киев	Фирменный, ночной, скорый	22:53	7,78	2 кл. – 219,15
		06:40		СВ – 535,87
№ 154 Киев – Донецк	Интерсити+	05:59	6,97	К – 208,78
		12:57		П – 104,36
№ 152 Киев – Донецк	Интерсити+	15:30	7,18	1 кл. – 435,79
		22:41		2 кл. – 287,91
№ 038 Киев – Донецк	Фирменный, ночной, скорый	20:05	11,98	2 кл. – 287,91
		08:04		СВ – 611,84
№ 152 Донецк – Киев	Интерсити+	06:28	6,87	К – 209,58
		13:20		П – 119,46
№ 154 Донецк – Киев	Интерсити+	16:47	6,85	1 кл. – 393,4
		23:38		2 кл. – 260,30
№ 037 Донецк – Киев	Фирменный, ночной, скорый	19:41	12	1 кл. – 393,4
		07:41		СВ – 675,93
№ 166 Киев – Днепропетровск	Интерсити+	17:40	5,37	К – 230,04
		23:02		П – 129,91
№ 080 Киев – Днепропетровск	Фирменный, ночной, скорый	23:25	7,42	1 кл. – 269,07
		06:50		2 кл. – 206,68
№ 165 Днепропетровск – Киев	Интерсити+	07:18	5,32	СВ – 540,02
		12:37		К – 219,55
№ 079 Днепропетровск – Киев	Фирменный, ночной, скорый	22:27	8,37	П – 121,13
		06:49		1 кл. – 334,46
				2 кл. – 228,39
				СВ – 489,65
				К – 200,22
				П – 111,62

На направлении Киев – Днепропетровск поезд ИНТЕРСИТИ+ движется быстрее ночного скорого поезда в 1,5 раза. Поскольку в Киев осуществляются преимущественно деловые поездки, то прибытие поезда в столицу почти в 13.00 довольно непрактично, поскольку человек может не успеть завершить поездку за один день. При таких условиях достаточно удобным является ночной скорый поезд, населенность которого – 91 %. Если сравнивать цену билетов, то она всего на 6 % выше для поездов ИНТЕРСИТИ+. Следовательно, низкая населенность объясняется неудобным графиком движения.

На направлении Киев – Львов за год работы населенность увеличилась почти на 15 %, хотя и остается достаточно низкой. Время движения поезда ИНТЕРСИТИ+, по сравнению с ночным поездом в этом же направлении меньше почти в 1,5 раза. Цена билетов на поезда ИНТЕРСИТИ+ больше цены на обычные поезда на 5 %. При этом график курсирования достаточно удобен, что стало основной причиной увеличения населенности.

Самая плохая ситуация на направлении Киев – Донецк. Цена билетов на этом направлении на поезда категории ИНТЕРСИТИ+ самая высокая, что объясняется большим расстоянием между городами следования. Однако основной причиной низкой населенности является длительность поездки, которая составляет почти 7 ч. Учитывая эргономические особенности вагонов и утомляемость пассажиров, можно сказать, что люди предпочитают более удобный и более дешевый ночной поезд, населенность которого составляет 93 %.

Внедрение дневных скоростных поездов должно решить проблему не только повышения скорости, но и обновления парка пассажирских вагонов. На сегодняшний день катастрофически не хватает вагонов нового поколения, поскольку они достаточно дорогие, а Укрзализныця не имеет средств для их приобретения.

В последние 10 лет Укрзализныця для повышения эффективности использования дефицитного подвижного состава использует принципы кольцевания пассажирских поездов на два направления. Однако это не оптимизировало расписания, поскольку сокращение значительного количества ночных поездов и замена их на дневные скоростные поезда невозможна без маркетинговых исследований и экономических обоснований.

Выводы. На сегодняшний день ситуация складывается таким образом, что дневные скоростные поезда не могут составить конкуренцию ночным скорым поездам на некоторых направлениях. Основной причиной этого является слишком большая продолжительность поездки, поскольку важнейшим показателем для пассажира

есть время путешествия. Для дневных скоростных поездов она не должна превышать 8 часов. Спрос на такие перевозки начинает расти при продолжительности поездки 5–6 часов, а мировой опыт показывает, что при продолжительности поездки в скоростном поезде 4 часа и меньше, абсолютное большинство пассажиров пользуется поездом вместо самолета и автотранспорта. При этом стоимость проезда остается на втором месте.

Другой причиной низкой населенности дневных скоростных поездов является неудобный график их движения. Следовательно, необходимо определить рациональные зоны следования дневных скоростных поездов, поскольку существующие наряду с ними ночные поезда более привлекательны для пассажиров графиком движения. Решение этой проблемы также позволит добиться сокращения количества подвижного состава, который необходим для пассажирских перевозок.

Следует сказать, что достаточно высокая населенность на направлении Киев – Харьков говорит о необходимости внедрения скоростного и высокоскоростного движения по всей территории Украины. Если скорость постепенно будет увеличиваться, а время путешествия будет сокращаться, то есть шансы не только отказаться от ночных поездов, как это запланировано Программой, но и сохранить конкурентные преимущества на рынке пассажирских транспортных услуг. Создание ГП «Украинская железнодорожная скоростная компания» является первым шагом для достижения этой цели.

Список литературы

- 1 Концепция Государственной целевой программы внедрения на железных дорогах скоростного движения пассажирских поездов на 2005–2015 годы [Электронный ресурс] / Распоряжение Кабинета Министров Украины от 31 декабря 2004 г. № 979-р. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-p>. – Дата доступа: 11.11.2013.
- 2 Анисимов, П. С. Высокоскоростные железнодорожные магистрали и пассажирские поезда / П. С. Анисимов, А. А. Иванов. – М. : УМЦ по образованию на ж.-д. транспорте, 2011. – 542 с.
- 3 Поддержка интеграции Украины в Транс-Европейскую транспортную сеть ТЕС-Т: РК.2 Скоростной железнодорожный транспорт. Заключительный отчет 2.1, 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ten-t.org.ua/ua/>. – Дата доступа: 10.11.2013.
- 4 Транспортная стратегия Украины на период до 2020 года [Электронный ресурс] / Распоряжение Кабинета Министров Украины от 20.10.2010 г. № 2174 р. – Режим доступа : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174>. – Дата доступа : 12.11.2010.

Получено 12.11.2013

N. A. Bozok. The directions of introduction of high-speed passenger traffic in Ukraine.

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 main aim of the paper is to analyze the implementation and development of high-speed passenger transportation in Ukraine. In Ukraine, a number of normative - legal documents, purchased new rolling stock and rebuilt much of the rail infrastructure. These actions led to the creation of the State Enterprise "Ukrainian speed railway company", which is a powerful new player in the market of passenger transportation in Ukraine. 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.