

ПРОБЛЕМИ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У МІЖДЕРЖАВНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Висвітлено основні аспекти міждержавних пасажирських перевезень в Україні. Здійснено аналіз наявної ситуації в даних перевезеннях. Розглянуто деякі варіанти вирішення проблем пасажирських перевезень у міждержавному сполученні.

Отражены основные аспекты межгосударственных пассажирских перевозок в Украине. Осуществлен анализ имеющейся ситуации в данных перевозках. Рассмотрены некоторые варианты решения проблем пассажирских перевозок в межгосударственном сообщении.

The basic aspects of international passenger transportations in Ukraine are represented. The analysis of present situation in these transportations is carried out. Some variants of solving the problems of passenger transportations in an international communication are considered.

Вступ

Однією з основних цілей залізничного транспорту є підвищення ефективності пасажирських перевезень. Але цю проблему кожна держава вирішує по-різному. В Україні пасажирські перевезення в дальньому сполученні в основному збиткові, винятком є лише міждержавні перевезення та окремі поїзди внутрішнього сполучення. Для цього всі країни підвищують якість, комфортність та швидкість пасажирських перевезень. Підвищувати тарифи на пасажирські перевезення у внутрішньому сполученні можна тільки з дозволу Уряду, оскільки ці перевезення є соціально значущи-

ми. Тому кожна країна намагається виконувати більший обсяг міжнародних пасажирських перевезень.

Але в Україні вирішення цієї проблеми дуже ускладнено, оскільки новий рухомий склад для перевезення пасажирів у міжнародному сполученні закуповується лише за власні кошти в дуже малих обсягах (рис. 1), Уряд не виділяє інвестицій для придбання нових пасажирських вагонів, а приватних пасажирських компаній практично не існує. У той же час кількість якісних вагонів, які можуть курсувати в міжнародному сполученні, катастрофічно зменшується (рис. 2).

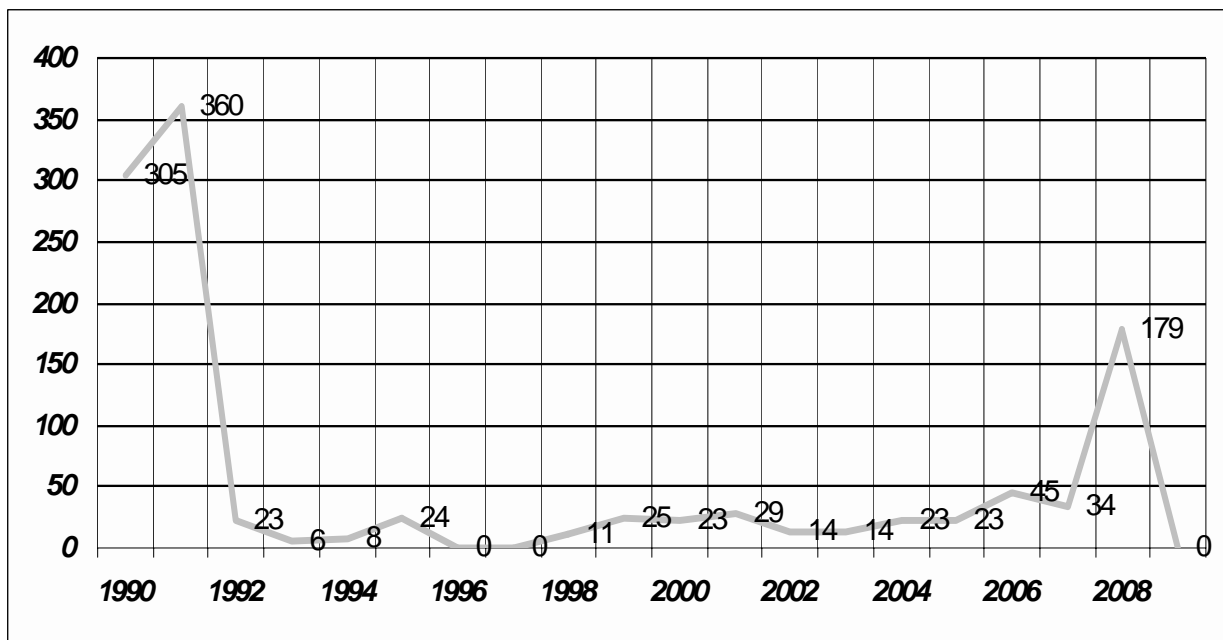


Рис. 1. Динаміка закупівлі нових пасажирських вагонів Укрзалізницею



Рис. 2. Розподіл пасажирських вагонів віком до 20 років за окремими сполученнями для розкладу руху 2010-2011 років

З огляду на це Росія пропонує передати їй частину пасажирських маршрутів. У свою чергу, Німеччину турбує незадовільний стан українських пасажирських вагонів, на які припадає найбільший відсоток браку. Вона має намір заборонити курсування такого рухомого складу на своїх залізницях. Інші країни Європи також бажають витіснити національних українських перевізників з міжнародного транспортного ринку.

Постановка задачі

Перед Укрзалізницею постала дилема: або закупляти рухомий склад за кошти держави, оскільки власних коштів не вистачає, або передати частину пасажирських перевезень у міждержавному сполученні Росії. Але ні перше ні друге не вирішує проблеми, оскільки придбання необхідної кількості нових вагонів за кошти держави є дуже проблематичним, а передача частини міжнародних маршрутів Росії призведе до витіснення національного перевізника з транспортного ринку України і втрати частини найбільш прибуткових транспортних послуг.

Можна запропонувати кілька варіантів збереження за Україною пасажирських перевезень у міжнародному сполученні:

- Передати частину міжнародних маршрутів приватним компаніям-операторам, але це малоймовірно, оскільки пасажирський вагон коштує від 8 500 до 9 500 тис. грн, і в той же час небезпечно, бо їх можуть перекупити компанії-оператори інших країн.

- Створити нову акціонерну компанію для перевезення пасажирів у міжнародному

сполученні, 100 % акцій якої буде перебувати у державній власності. Це дозволить спрямувати значну частину прибутку від перевезень на закупівлю нових вагонів.

- Передати частину пасажирських збиткових перевезень у міждержавному сполученні Росії, а вагони зі строком служби до 28 років з цих поїздів перевести на інші напрямки. Проте на сьогоднішній день відсутня методика визначення рентабельності окремого пасажирського вагона.

Основне завдання на сьогоднішній день – це збереження за Укрзалізницею транспортного ринку пасажирських перевезень у міжнародному сполученні в умовах дефіциту рухомого складу зі строком служби до 28 років та відсутності державних інвестицій на їх закупівлю.

Результати

Аналіз рентабельності пасажирських поїздів у міждержавному сполученні, сформованих окремими залізницями, показує, що не всі маршрути є збитковими. Наприклад, міжнародні поїзди формування Придніпровської залізниці, які курсують цілорічно та влітку, усі прибуткові. Те саме можна сказати про поїзди формування Південно-Західної залізниці, де винятком є лише поїзд Київ – Астана, який має низьку населеність.

Дослідження показали, що прибутковими є поїзди, які курсують більшою частиною на теренах Росії, оскільки тарифи в міжнародному сполученні вищі, ніж у внутрішньому. Як приклад можна назвати поїзди міжнародного сполучення формування Одеської залізниці. Якщо

порівняти поїзд Миколаїв – Москва з поїздом Дніпропетровськ – Москва, то перший є збитковим, а другий прибутковим, оскільки перший більше виконує перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні за низькими тарифами.

У той же час деякі поїзди міждержавного сполучення формування Південної залізниці, що курсують в основному на теренах Росії, не всі є прибутковими.

Враховуючи значний дефіцит вагонів зі строком служби до 20 років, необхідно в першу чергу переглянути курсування збиткових поїздів. Для покращення ситуації можна запропонувати кілька варіантів:

1. Розглянути можливість відмови від збиткових поїздів і таким чином зекономити пасажирські вагони та направити їх на більш прибуткові рейси.

2. Переглянути використання вагонів віком до 20 років у внутрішньому сполученні з

метою передачі їх для міждержавних рейсів.

3. Для раціонального використання прибутків від міждержавних та міжнародних перевезень необхідно виділити ці перевезення в окрему операторську компанію, 100 відсотків акцій якої буде належати державі.

Розглянемо окремо рентабельність поїздів різних залізниць України [1].

Донецька залізниця має вісім поїздів міждержавного сполучення (табл. 1). Поїзди московського напрямку є прибутковими та високо-рентабельними. Також прибутковими є поїзди Донецьк – Ростов (619/620) та Маріуполь – Санкт-Петербург (348/347), проте рентабельність їх менша. Це пояснюється тим, що відстань курсування цих поїздів по РЖД, де діє міждержавний тариф, значно більша, ніж по Укрзалізниці, при цьому населеність поїзда перевищує 70 відсотків.

Таблиця 1

Розрахунок рентабельності поїздів формування Донецької залізниці у міждержавному сполученні за 2009 рік

№ поїзда	Напрямок	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по Уз, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
9/10	Донецьк – Москва	1	10	5	71	364	737	370	64382,9	198128,2	133745,3	207,7
113/114	Донецьк – Москва	1	10	3	66	180	737	385	30203,7	76118,5	45914,7	152,0
337/338	Донецьк – Москва	-	9	5	76	365	786	371	74478,5	141791,9	67313,4	90,4
619/620	Донецьк – Ростов	-	4	1	34	166	140	96	3556,9	4126,3	569,3	16
11/12	Луганськ – Москва	-	10	4	79	365	784	220	55529,1	145671	90141,9	162,3
77/78	Маріуполь – Москва	1	10	5	78	365	737	575	83477,0	206578,6	123101,6	147,5
348/347	Маріуполь – Санкт-Петербург	-	7	5	76	180	1093	920	57789,0	100636,3	42847,3	74,1
385/386	Маріуполь – Воронеж	-	4	2	50	180	287	514	21318,8	15393,9	-5924,9	-27,8

З усіх поїздів міждержавного сполучення, що формує Донецька залізниця, лише один є збитковим – Маріуполь–Воронеж (385/386). Його збитковість пояснюється тим, що населеність рухомого складу складає 50 відсотків, а в складі поїзда більше плацкартних вагонів, вартість проїзду в яких значно менша. При цьому

середня швидкість руху потяга складає 40 км/год, а маршрут курсування пролягає через станції з низькою населеністю. Саме тому необхідно розглянути можливість скасування цього потяга або передачі його операторам РЖД.

На Львівській залізниці курсує п'ять поїздів міждержавного сполучення з Росією (табл. 2). Серед них лише Львів – Адлер (46/45) є збитковим. Це пояснюється тим, що відстань

курсуювання по Укрзалізниці, де діє внутрішній тариф, складає майже 1500 км, а населеність поїзда при великій відстані є досить низькою і складає 55,5 %.

Таблиця 2

Розрахунок рентабельності поїздів формування Львівської залізниці у міждержавному сполученні за 2009 рік

№ поїзда	Напрямок	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по УЗ, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
46/45	Львів – Адлер	-	7	7	55,5	182	719	1404	34449,8	23178,3	-11271,5	-32,7
74/73	Львів – Москва	-	11	4	79	365	458	520	32060,7	61238	29177,3	91
78/77	Ковель – Москва	-	11	4	65	365	386	520	32529,1	82811,8	50282,7	154,6
48/47	Львів – Санкт-Петербург	-	9	6	74	182	833	344	19016,7	21421,1	2404,4	12,6
142/141	Чернівці – Москва	-	12	4	80	365	672	520	37486,8	72023,1	34536,3	92,1

Найбільшу рентабельність має потяг Ковель – Москва (78/77), незважаючи на те, що відстань курсування цього поїзда по Укрзалізниці значно більша, ніж по РЖД, а населеність не перевищує 65 %. Інші поїзди московського напрямку також є прибутковими, проте рентабельність їх менша.

Одеська залізниця (табл. 3) має сім поїздів міждержавного сполучення, з яких всього три прибуткові. Збитковими є всі поїзди, що курсують влітку. Збитковість поїзда Миколаїв – Москва пояснювалася вище.

Таблиця 3

Розрахунок рентабельності поїздів формування Одеської залізниці у міждержавному сполученні за 2009 рік

№ поїзда	Напрямок	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по УЗ, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
24/23	Одеса – Москва	1	5	7	78	365	517	1009	29199,0	30341,7	1142,8	3,9
236/235	Одеса – Москва літо	-	9	6	73	78	517	1009	6497,4	3394,9	-3102,4	-47,7
464/463	Одеса – Москва літо	-	10	5	73	63	517	824	4593,4	2124,2	-2469,2	-53,8
66/65	Миколаїв – Москва	1	6	7	82	365	737	761	26345,2	24380,1	-1965,1	-7,5
62/61	Знам'янка – Шевченко – Москва	1	12	3	74	179	519	509	10137,8	13171,9	3034,1	29,9

Таблиця 3 (закінчення)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
217/ 218	Знам'янка – Москва літо	-	11	5	76	52	517	824	3791,6	2143,9	-1647,7	-43,5
560/ 559	Одеса – Санкт- Петербург за призначенням	1	8	2	74	10	540	739	728,5	1236,7	508,1	69,8

Південна залізниця має десять поїздів між-державного сполучення (табл. 4). Найприбутковішими серед них є Харків – Мурманськ (427/428), який має рентабельність 316,9 %, та Харків – Москва (19/20), прибутковість якого

складає 142,8 %. Це пояснюється тим, що відстань курсування по РЖД, де діє міждержавний тариф, у декілька разів більша, ніж по Укрзалізниці.

Таблиця 4

**Розрахунок рентабельності поїздів формування Південної залізниці
у міждержавному сполученні за 2009 рік**

№ поїзда	Напрямок	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по УЗ, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
19/ 20	Харків – Москва	2	4	4	69	365	741	40	19041,8	46230,2	27188,4	142,8
373/ 374	Харків – Брянськ	-	5	1	59	183	134	456	17567,9	9232,8	-8335,0	-47,4
311/ 312	Харків – Калінінград	-	4	2	58	182	880	499	7082,9	10245,4	3162,5	44,6
143/ 144	Харків – Санкт- Петербург	-	6	3	82	183	1425	40	10573,5	14297,4	3723,9	35,2
91/ 92	Полтава – Москва	1	5	4	78	182	741	180	11744,7	15866,4	4121,8	35,1
117/ 118	Суми – Мос- ква	1	5	3	83	365	520	260	48831,1	31984,5	-16846,6	-34,5
79/ 80	Кременчук – Москва	-	7	4	74	182	520	449	37329,8	23537,4	-13792,4	-36,9
305/ 306	Харків – Воронеж	-	2	1	46	128	298	466	17700,8	1436,8	-16264,0	-91,9
427/ 428	Харків – Мурманськ	-	4	4	85	7	2399	500	277,6	1157,2	879,6	316,9
53/ 54	Харків – Владивосток	-	2	2	100	182	9512	202	30338,3	34876,6	4538,2	15

Інші поїзди московського напрямку є менш рентабельними, а поїзди Суми – Москва та Кременчук – Москва взагалі збиткові. Це пояс-

нюється тим, що вони мають дуже багато зупинок на станціях із низькою населеністю, які розташовані переважно на території України, та

курсують із досить низькою середньою швидкістю, що не приваблює пасажирів. Те саме можна сказати про потяги Харків – Воронеж (305/306) та Харків – Брянськ (373/374). Їх збитковість складає 92 % та 47,4 % відповідно. Ці фактори роблять їх неконкурентоспроможними в порівнянні з автомобільним транспортом. З цих причин необхідно розглянути можливість скасування цих потягів або передачі цих напрямків операторам РЖД, а вивільнений рухомий склад використовувати для інших потягів.

Південно-Західна залізниця формує десять поїздів міждержавного сполучення (табл. 5). Серед них лише Київ – Астана є збитковим. Це можна пояснити низькою населеністю потяга, яка складає 57 %, при досить великій відстані курсування (3130 км).

Найприбутковішим є поїзд Київ – Москва (2/1), рентабельність якого сягає майже 343 %. Це пояснюється тим, що у складі потяга сім вагонів СВ, вартість проїзду в яких найбільша. При цьому він дуже популярний серед підприємців та бізнесменів, і середня швидкість його руху досить висока.

Інші потяги московського напрямку також є прибутковими, проте рентабельність їх менша.

Поїзди Київ – Адлер (17/18) та Київ – Кисловодськ (25/26) також є прибутковими, незважаючи на те, що їх населеність відповідно 61 % та 69 %, а відстань проїзду по Укрзалізниці, де діє внутрішній тариф, більша ніж по РЖД. Це можна пояснити тим, що міста Адлер та Кисловодськ знаходяться у рекреаційній зоні, що підвищує попит на перевезення, особливо у літній період.

Таблиця 5

Розрахунок рентабельності поїздів формування Південно-Західної залізниці у міждержавному сполученні за 2009 рік

№ поїзду	Напрямок міждержавного поїзда	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по УЗ, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
2/1	Київ – Москва	7	-	5	71	182	489	353	11626,8	51529,3	39902,5	343
4/3	Київ – Москва	1	5	7	51	365	505	353	28423,1	70304,0	41880,9	147
6/5	Київ – Москва	2	3	7	47	365	379	353	26319,2	76533,7	50214,6	191
17/18	Київ – Адлер	1	7	4	61	182	728	840	27929,2	38500,1	10570,9	38
25/26	Київ – Кисловодськ	1	7	4	69	182	721	861	27897,9	44021,4	16123,5	58
42/57	Київ, Чернігів – Москва	1	8	7	60	365	387	355	30952,6	62037,1	31084,5	100
54/53	Київ – Санкт-Петербург	1	5	5	65	365	962	275	41293,5	63471,9	22178,4	54
56/55	Хмельницький – Москва	-	5	6	72	365	505	715	39028,2	75718,6	36690,4	94
89/90	Жмеринка – Москва	1	5	5	70	365	505	622	35759,3	71486,9	35727,6	100
108/107	Київ – Астана	-	3	6	57	104	3026	614	30084,1	17395,0	-12689,1	-42

Придніпровська залізниця формує найбільше поїздів міждержавного сполучення – 13 (табл. 6). При цьому всі поїзди курсують впродовж цілого року і є рентабельними. Найбільшу рентабельність має потяг Сімферополь – Москва (67/68) – 190,1 %, незважаючи на те що відстань курсування по РЖД, де діє міжнародний тариф, нижча, ніж по Укрзалізниці. Це пояснюється тим, що Сімферополь є «воротами» Криму, що підвищує попит на перевезення, особливо в літній період.

Інші потяги, що курсують між Кримом та Москвою і Мінськом, а саме: Севастополь – Москва (17/18), Керч – Москва (97/98), Феодосія – Москва (212/211), Сімферополь – Москва

(207/208), Сімферополь – Мінськ (381/382), Севастополь – Москва (204/203) та Євпаторія – Москва (25/26) також є прибутковими, проте рентабельність їх нижча.

Поїзди Дніпропетровськ – Москва (15/16), Кривий Ріг – Москва (74/73), Бердянськ – Москва (69/70) є прибутковими та високорентабельними. Це пояснюється тим, що відстань курсування по РЖД, де діє міждержавний тариф, більша за відстань курсування по Україні.

Для міждержавного сполучення Укрзалізниця використовує 674 вагони (див. рис. 2). При цьому 36 із них – це вагони типу СВ, 382 вагони – плацкартні, а 256 вагонів – купейні.

Таблиця 6

Розрахунок рентабельності поїздів формування Придніпровської залізниці у міждержавному сполученні за 2009 рік

№ поїзда	Напрямок	Кількість вагонів			Населеність, %	Кількість рейсів	Відстань по РЖД, км	Відстань по УЗ, км	Витрати, тис. грн	Доходи, тис. грн	Прибуток (збиток), тис. грн	Рентабельність (збитковість), %
		СВ	Плацкарт	Купе								
15/16	Дніпропетровськ – Москва	1	7	5	73	365	697	337	27048	65476,5	38431,5	142,1
17/18	Севастополь – Москва	1	12	5	78	365	697	801	49624,4	122639,7	73015,2	147,1
67/68	Сімферополь – Москва	2	8	8	69	365	697	725	46650,4	135329,7	88679,3	190,1
74/73	Кривий Ріг – Москва	1	11	5	74	365	697	552	39009,4	89807,2	50797,7	130,2
69/70	Бердянськ – Москва	-	11	7	71	182	697	590	22234,6	46592,1	24357,6	109,5
97/98	Керч – Москва	1	10	9	73	365	697	827	52550,5	139351,0	86800,5	165,2
335/336	Дніпропетровськ – Санкт-Петербург	1	6	5	70	182	975	672	23460,4	33099,7	9639,3	41,1
381/382	Сімферополь – Мінськ	-	7	4	56	182	331	1198	25167	31776,6	6609,6	26,3
398/397	Сімферополь – Кисловодськ	-	8	4	61,5	182	737	595	19737,1	29874,2	10137,1	51,4
212/211	Феодосія – Москва	1	10	6	77	365	697	750	54134,3	111168,2	57033,9	105,4
207/208	Сімферополь – Москва	1	8	7	57	365	697	725	46375	69084,3	22709,2	49
204/203	Севастополь – Москва	-	6	10	79	365	697	793	50007,1	113720,9	63713,8	127,4
25/26	Євпаторія – Москва	1	11	7	78	365	697	753	51359,6	128461,5	77101,9	150,1

Проаналізувавши існуючий стан парку пасажирських вагонів, можна сказати, що на сьогодні Укрзалізниця має 1 146 вагонів зі строком використання менше 20 років. При цьому 90 од. – це вагони СВ, 633 – купейні вагони та 423 вагони відкритого типу. Для розкладу руху пасажирських поїздів на 2010 – 2011 роки кількість вагонів з терміном служби до 20 років складає 841 вагон, а наступний період – всього 481 одиниця.

Висновки

1. Укрзалізниця в міжнародному сполученні формує 53 поїзди, 11 з яких збиткові. Основні причини збитковості такі: відстань курсування за міждержавним тарифом менша, ніж за внутрішнім; низька населеність вагона; невелика кількість рейсів на рік; нераціональна композиція поїзда та ін.

2. Через декілька років Укрзалізниця відчує гострий дефіцит вагонів, які можна використовувати у міждержавному сполученні, що призведе до втрати рентабельних напрямків та витіснення її з міждержавного транспортного ринку. Тому першочерговим завданням Укрзалізниці є збереження прибуткових міждержавних рейсів.

Для цього необхідно:

- розглянути питання щодо методики визначення рентабельності пасажирського поїзда;
- розглянути можливість відмови від збиткових поїздів і таким чином зекономити пасажирські вагони та направити їх на більш прибуткові рейси;
- переглянути використання вагонів віком до 20 років у внутрішньому сполученні з метою передачі їх для міждержавних рейсів;
- закупити протягом 5 років до 300 одиниць нових вагонів за рахунок лізингу тільки для міжнародного сполучення;
- для раціонального використання прибутків від міждержавних та міжнародних перевезень передати ці перевезення окремій операторській компанії, 100 % акцій якої буде належати державі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2009-2010 рр. [Текст] / відп. за випуск І. Б. Брус; Держ. адміністрація залізничного транспорту України. – К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2009. – 998 с.

Надійшла до редколегії 17.05.2010.

Прийнята до друку 26.05.2010.