

УДК 656.211.26

**АНАЛІЗ ПРОБЛЕМ ПАСАЖИРСЬКОГО РУХУ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ***Ю. С. Яковлева, студент**Український державний університет залізничного транспорту*

Пасажирські перевезення залізничним транспортом відіграють значну роль у забезпеченні внутрішніх перевезень України. Згідно результатів звіту Ukrainian Institute for the Future, можна виділити такі основні сучасні проблеми у пасажирському сегменті залізничного транспорту: застаріла інфраструктура залізниці, зменшення кількості населення України, зростання дефіциту пасажирських вагонів, збитковість пасажирського сегменту через практику крос-субсидування та явище безбілетників, низька автоматизація процесів у пасажирському обслуговуванні.

За обсягами пасажирообігу наразі Україна перебуває на рівні Іспанії та Польщі і її показник, починаючи з 2014 року, становить у середньому 30 млн. пас. км. Якщо порівнювати обсяги пасажирообігу всередині України між різними видами транспорту, то 2018 року залізничний транспорт посідав друге місце (близько 26 млрд. пас. км) після автомобільного (близько 33 млрд. пас. км).

Станом на 2019 рік в Україні налічувалося близько 37 млн. чоловік населення [1]. Згідно прогнозів, до 2030 року значення цього показника скоротиться до 35,5 млн осіб. Зниження чисельності населення означає, що відбудеться зменшення попиту на пасажирські перевезення залізницею. Проте, проблеми інфраструктури призведуть до того, що знизиться і пропозиція у перевезенні. Тому одним з головних факторів визначення розвитку пасажирських перевезень є стан інфраструктури, а не тарифна політика, оскільки у разі зносу інфраструктури залізничний транспорт може втратити значну кількість сполучень.

Відповідно до Програми кардинального оновлення залізничної галузі, з 2018 до 2021 рік було заплановано придбання 10 нових пасажирських локомотивів та 440 нових пасажирських вагонів, а у самому 2021 році – 100 пасажирських вагонів в основного виробника рейкового рухомого складу в Україні – Крюківського вагонобудівного заводу. Однак, незважаючи на застосовані нові технічні рішення у вагонах, їх конструкція і обладнання не в повній мірі враховують вимоги інтегрованості [2], що є визначальним у допуску на залізничну мережу країн Євросоюзу. Це може стати причиною того, що продукція заводу в умовах конкуренції із закордонними виробниками може поступитись.

Зниження кількості пасажирських вагонів, враховуючи, що 53% наявного парку пасажирських вагонів має перевищений термін експлуатації, призводитиме до того, що загальна мобільність населення з використанням залізничного транспорту знизиться щонайменше на 30%. З огляду на рівень послуг, цінову політику населення буде вимушене переорієнтуватись на інші види транспорту. Таким чином, частина зношеного пасажирського рухомого складу та нестача робочого парку вагонів призводить до подорожчання послуг перевезень пасажирів. Тому постає потреба в оновленні пасажирського парку вагонів через інвестування, оскільки даний фактор стає однією з причин підвищення тарифів, що може негативно вплинути на динаміку попиту пасажирських перевезень.

Для можливості фінансово забезпечувати конкурентоспроможність пасажирських залізничних перевезень залізницею застосовується механізм крос-субсидіювання, що уявляє собою виділення коштів на покриття збитків пасажирських перевезень із доходів від вантажних перевезень, а також здійснення компенсації пасажирського сегменту у розрізі вартості тарифів на перевезення. Це ставить у залежність пасажирський сегмент від вантажного і унеможливає його розвиток як самостійної структури транспортного ринку, що призводить до загальної неефективності залізничного транспорту. До того ж, державна компенсація здійснюється не у повному обсязі, що спричиняє щорічне зростання заборгованості для залізниці. У 2016 році цільова державна компенсація була перекладена на органи регіональної влади, а їх бюджети з надходження цих коштів різко скоротилися.

Невирішеним також залишається питання наявності безбілетників на залізниці. За попередніми підрахунками, безплатними послугами залізниці користуються від 30 до 65% пасажирів залежно від пори року. Для вирішення даного питання необхідно вивчати та застосовувати європейський досвід, коли залізниця не тільки встановлює значні штрафи за безквитковий проїзд, а й створює лояльні умови для пасажирів, мотивуючи їх купляти квитки. Також необхідно застосовувати практику боротьби з явищем безплатного проїзду і в міському громадському транспорті, що підвищить ефективність заходів на регіональному і міжрегіональному рівнях, сприятиме зниженню збитковості пасажирських перевезень.

Кожного року фактор автоматизації процесів обслуговування у пасажирському сегменті залізничних перевезень та зниження часових витрат все більше впливають не лише на привабливість якості надання послуг залізницею, а і на її конкурентоспроможність у цілому. Персоналу залізниці у переважній більшості доводиться безпосередньо взаємодіяти з пасажиром під час їх обслуговування, що призводить до створення надмірної кількості і довжини черг при придбанні квитків та посадку у поїзди. Упровадження інноваційних систем обслуговування (за біометричними даними, через єдиний електронний квиток тощо) є ефективним заходом європейських країн ще з 2008 року.

На вибір пасажиром способу переміщення суттєво впливає розмір мінімальної заробітної плати, яку отримують у більшості соціально незахищені верстви населення. На рисунку 1 наведено порівняльну характеристику рівня мінімальних зарплат і середніх витрат на проїзд у європейських країнах.

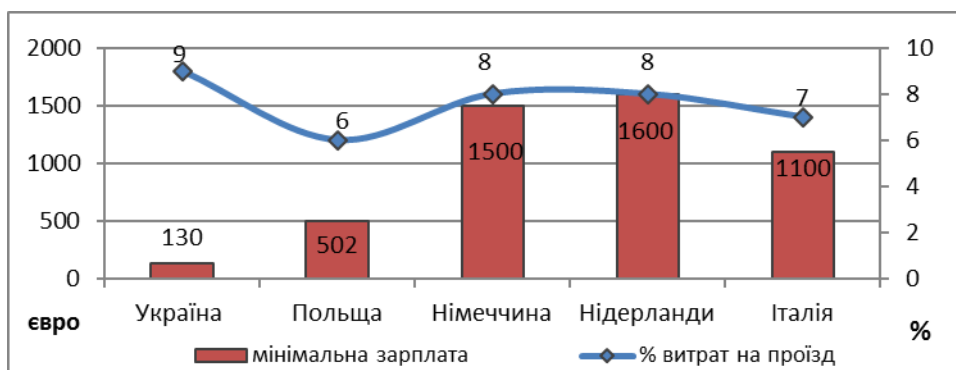


Рисунок 1 – Рівень мінімальних заробітних плат і середніх витрат на проїзд у європейських країнах

Таким чином, економічне середовище має безпосередній вплив на розвиток і динаміку пасажирських перевезень, зокрема залізничних. Підвищення тарифів на перевезення стає необхідним заходом для залучення більших обсягів інвестування, але водночас знижує попит на залізничні перевезення, тому пріоритетним напрямком розвитку пасажирських перевезень є підвищення якості наданих послуг. Значного підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту можна досягти і через впровадження та розвиток прискореного руху на базі наявних шляхів сполучення, оскільки залізнична інфраструктура залишається одним з найбільш інвестиційно привабливих сегментів у транспортній галузі.

#### Література:

1. Державна служба статистики України. Інститут демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи Національної Академії Наук України URL: <http://database.ukrcensus.gov.ua/PXWEB2007/> (дата звернення: 10.10.2020).

2. Солтан Н. А. Оцінка відповідності пристроїв посадки та висадки пасажирів вітчизняних вагонів умовам інтероперабельності. *Матеріали Одинадцяті студентської міжнар. наук.-техн. конф.:* зб. наук. пр. ЛФ ДНУЗТ (м. Львів, 10 груд. 2019 р). Львів, 2019. С. 30-32.