

РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ*Е. М. МАСЛОВСКАЯ**Белорусский государственный университет транспорта*

Для эффективности внедрения скоростного движения на железных дорогах в дальнем следовании в условиях большого разнообразия пассажирских связей по расстоянию, пассажиронапряженности и обслуживанию транспортными средствами необходимо прежде всего установить области целесообразного применения железнодорожного и воздушного транспорта при перевозках пассажиров в Республике Беларусь. Поэтому следует сопоставить пассажиропотоки в дальнем сообщении этими видами транспорта.

Движение пассажиропотока на транспорте представляет собой своеобразный неустановившийся процесс, в котором число пассажиров и их распределение по видам транспорта все время меняются случайным образом, поэтому режим движения пассажирского потока характеризуется только средними статистическими показателями.

С учетом сказанного моделирование осуществляется следующим образом:

- анализируется расписание движения поездов дальнего следования и расписание движения самолетов из аэропорта областного центра;
- определяется отправление пассажиров железнодорожным и воздушным транспортом по зонам дальности за определенный период времени (месяц, год);
- производится моделирование пассажиропотока по принципу изменения дальности поездки, т. е. выполняется анализ состояния пассажиропотока через определенное расстояние;
- в зависимости от интенсивности пассажиропотока принимается закон распределения интервалов, через которые поступают пассажиры в конечные пункты следования;
- с помощью описанной модели анализируются и вычисляются основные характеристики движения пассажиропотока.

Анализ пассажиропотоков по зонам дальности поездки показывает, что они меняются в сравнительно широком диапазоне.

Кривые распределения пассажиропотоков по дальности следования имеют распределение, близкое к распределению Пуассона.

Общей закономерностью в распределении пассажирских перевозок по зонам дальности для рассматриваемых видов транспорта является уменьшение пассажиропотока с ростом расстояния. Основная масса пассажиров перевозится на расстояние до 1000 км. Размещение пассажирских перевозок по территории страны характеризуется тем, что основной их объем сосредоточен на отдельных пассажирских направлениях.

Таким образом, в силу особенностей, присущих пассажирским перевозкам нашей страны, крупные пассажиропотоки сосредоточены на относительно коротких маршрутах, за исключением направлений, связывающих центр с курортами Юга, где их протяженность достигает 2000 км и более.

Наиболее целесообразным расстоянием применения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Республике Беларусь является 400–600 км.

О КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕГИОНА*Е. Ю. МОКЕЙЧЕВ**Петербургский государственный университет путей сообщения*

Уникальность современной ситуации для России заключается в том, что территория страны оказалась на «перекрестке» транспортных коридоров и интересов трех основных мировых центров роста: Северной Америки, Западной Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. Именно через Россию проходят маршруты, обеспечивающие наименьшие затраты времени при доставке товаров и пассажиров. Транспортные коммуникации России должны стать привлекательными для оказания

международных транспортных транзитных услуг, что позволит не только привлечь товарные и финансовые потоки, но и повысить конкурентоспособность российских производителей за счет доступа товаров к новым рынкам и снижения транспортной составляющей в конечной цене продукции.

Особую роль в этих процессах играет уникальное геополитическое положение Ленинградской области между двумя наиболее динамично развивающимися мировыми центрами – Западной Европой и Восточной Азией. Это предопределяет ключевую роль Ленинградской области в обеспечении евроазиатских транспортно-торговых связей. Учитывая данный факт, а также наличие всех видов транспорта и развитой инфраструктуры, приоритетной становится задача повышения конкурентоспособности маршрутов транспортировки грузов через транспортные терминалы области с целью занятия ею достойного места на мировом рынке транзитных услуг.

Ленинградская область, будучи естественным транспортным мостом между европейскими и азиатскими странами, в перспективе сможет обеспечить переработку значительной части транзитных перевозок в сообщениях Европа–Азия и Европа–Азия–Америка.

Ленинградская область в настоящее время имеет площадь 85,9 тысяч квадратных километров, численность ее населения находится на уровне 1660 тысяч человек. Область занимает одно из ключевых мест не только в Северо-Западном регионе, но и в целом по России. Этому способствует уникальное географическое положение, наличие значительных запасов природных ресурсов и полезных ископаемых, развитого промышленного комплекса, а также высококвалифицированных трудовых ресурсов и мощного научного потенциала.

Расположенная в Северо-Западном регионе России область является связующим звеном между Западной Европой и другими регионами Российской Федерации. Своим геополитическим положением Ленинградская область выдвигается на главные позиции в качестве международного транспортно-технологического центра.

Ленинградская область граничит с двумя зарубежными странами – Финляндией и Эстонией, а также с Вологодской, Новгородской, Псковской областями и Республикой Карелия Российской Федерации.

Транспорт – важнейшая составляющая часть производственной инфраструктуры Ленинградской области. В условиях экономического роста транспорт должен рассматриваться не только как отрасль, обеспечивающая перевозку грузов и людей, а, в первую очередь, как межотраслевая система, обеспечивающая условия жизнедеятельности и хозяйствования страны в целом и отдельных ее субъектов. Устойчивое развитие транспортного комплекса области гарантирует единство экономического пространства, свободное перемещение товаров и услуг, конкуренцию и свободу экономической деятельности, улучшение условий и уровня жизни населения.

Уровень развития транспорта в стране в значительной степени определяет уровень ее социально-экономического развития. Транспорт призван существенно влиять на экономический рост страны и регионов, обеспечивать повышение производительности труда, сокращать время доставки грузов и пассажиров.

Современный этап социально-экономических преобразований в России – это этап проведения структурных реформ, направленных на создание эффективных рыночных механизмов, повышение конкурентоспособности экономики, ее эффективности и устойчивости, интеграции страны в мировую экономику.

В настоящее время общепризнано, что для успешного развития экономики транспорт должен иметь опережающее развитие, что повлечет за собой качественное изменение спроса на транспортные услуги.

Актуальной проблемой в развитии транспортного комплекса области является достижение рационального соотношения между видами транспорта, взаимосвязанной динамики в их развитии и использовании. Именно на «стыках» взаимодействия между видами транспорта имеют место наибольшие потери и диспропорции.

Концепция развития транспортного комплекса должна определять роль и место транспорта в социально-экономическом развитии области, стратегические цели его развития, основные задачи, формы и содержание деятельности администрации области в сфере развития транспорта. Она сконцентрирована на определении принципиальных положений и формировании основных направлений транспортной политики области на долгосрочный период.

В основу разработки концепции положены следующие принципы:

- направленность на решение стратегических целей России и Северо-Западного федерального округа (СЗФО), исходя из оценки современного состояния экономики Ленинградской области, её геополитических особенностей и требований стратегического характера – экономический рост, обеспечение благосостояния населения;
 - сочетание стратегий развития всех видов транспорта, основанных на их конкурентных преимуществах;
 - приоритетное развитие транспортной инфраструктуры, что обеспечит доступность не только транспортных, но и социальных благ;
 - обеспечение баланса интересов государственных структур, бизнеса и общественных институтов, заинтересованных в устойчивой работе транспортного комплекса;
 - максимальный учет особенностей регионального аспекта развития транспортного комплекса.
- Принятие концепции развития транспортного комплекса позволит:
- обеспечить устойчивое (сбалансированное) развитие транспортной системы в составе комплекса экономической инфраструктуры области и существенную экономию средств за счет скоординированного развития производственных сил и транспорта;
 - ориентировать законодателей, предприятия, бизнес, общественные организации, иностранных партнеров в основных приоритетах развития транспортной системы;
 - обеспечить системное решение проблем экологичности транспорта и повышения безопасности транспортной деятельности.

УДК 656.2

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ

М. К. ПЕТРОВ, И. П. ВАСИЛЬЕВА, О. В. КОТЕНКО

Комитет по транспорту Правительства Ленинградской области

Е. Ю. МОКЕЙЧЕВ, А. Т. ОСЬМИНИН

Петербургский государственный университет путей сообщения

Транспортный комплекс является важнейшим элементом производственной и социальной инфраструктуры Ленинградской области, одним из ключевых факторов развития ее экономики, каркасом развития территории. Его эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимым условием стабилизации, структурной перестройки и перехода к подъему экономики, обеспечения национальной безопасности, повышения уровня жизни населения. Без надежной и эффективной работы транспортного комплекса невозможно развитие экономики, улучшение транспортных связей внутри области и обеспечение надежных выходов на транспортные сети сопредельных государств и соседних субъектов РФ.

Актуальность и важность вопросов развития транспортного комплекса Ленинградской области обусловлены следующими геополитическими и экономическими факторами:

- единственный прямой и свободный выход Российской Федерации в Балтийское море;
- в пределах области проходит морская и непосредственно сухопутная государственная граница с Европейским Союзом (ЕС);
- соседство с государствами, входящими в НАТО;
- наличие Сайменского канала, обеспечивающего очень короткую водную связь с рядом регионов Южной Финляндии;
- по территории области проходит ряд официально принятых транспортных коридоров, в том числе важнейших международных: 9-й Интермодальный транспортный коридор, Международный транспортный коридор (МТК) «Север–Юг», ответвление МТК «Транссиб»;
- использование областных транспортных коммуникаций и объектов транспортной инфраструктуры обеспечивает формирование наиболее экономически эффективных экспортно-импортных маршрутов перевозок грузов, в том числе и таких стратегически важных, как нефть, нефтепродукты, уголь, лес и лесные грузы, металлы, химические грузы и т. п.;