

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Е. М. АЛЬХОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

Гомельская область занимает уникальное географическое положение на экономической территории Республики Беларусь, в результате которого потребность в региональных пассажирских перевозках будет постоянно возрастать. В связи с тем, что в общей структуре пассажирооборота такие перевозки занимали 31,2 % в 1991 г., а другие только 16,3 %, им не уделялось существенного внимания со стороны перевозчиков. При экономической перестройке Гомельского региона на рыночные отношения, когда существенно уменьшены объемы грузовых перевозок, за счет которых, в основном, производилась дотация пассажирских и пригородных, встал вопрос рациональной организации региональных перевозок.

По оценке международных экспертов ЕБРР в Беларуси и ее регионах на текущие 10 лет должны возрасти объемы пассажирских перевозок на 20 – 40 % при общем падении размеров грузовой работы, за счет которой в основном дотировались пассажирские перевозки в местном и пригородном сообщениях. В связи с таким прогнозом целесообразно переходить на общеевропейские методы оценки и организации региональных пассажирских перевозок с пересмотром их статуса, экономической поддержки от государства, гибкого регулирования налоговой политики нормирования расходов и регулирования доходов при их выполнении.

Нормирование расходов практически в региональных перевозках с дотацией их до конкретных поездок никогда не производилось, так как все фактические расходы интегрировались в общих расходах транспортных предприятий дороги в целом и при необходимости покрывались из ее бюджета. Причем, ни республиканский, ни местные бюджеты в таком финансировании не принимали участия, и такое положение большинство транспортных предприятий отделения дороги, занятых пригородными перевозками в итоге, приведет к банкротству. Для избежания такой неприятной ситуации необходимо:

- пересмотреть взаимодействия видов транспорта по видам сообщений в крупных транспортных узлах и районам тяготения к ним, в целях перевода части пассажиропотока на более дешевые и удобные для них варианты перевозки и экономически выгодные как для пассажира, так и для железной дороги;
 - шире использовать комбинированные пассажирские маршруты, построенные из вариантов смешанного сообщения (местное региональное – пригородное);
 - привести в соответствие с новыми требованиями систему учета пригородных и региональных перевозок;
 - на основании детальных и постоянных исследований маршрутов перевозки пассажиров и уровней колебаний пассажиропотоков производить управление ими путем внесения корректировок в маршрутную сеть, в регламент работы подвижного состава;
 - перейти к экономико-технологическому моделированию функционирования пассажирской региональной транспортной сети через систему нормирования расходных ставок на выполнение единицы перевозочной работы в регионе по видам сообщений с детальным отнесением расходов на конкретный маршрут с исключением из их расходов элементов, не относящихся непосредственно к перевозкам данного вида сообщения;
 - подлежит пересмотру и полной переработке система управления пассажирскими перевозками внутри региона с переходом на систему государственного управляющего (государственного заказа на пригородные перевозки), проводящего тарифную политику для пассажирского транспорта в целом, выдающего заказ на перевозки транспортным предприятиям, устанавливающий систему взиманий и контроля платежей за пассажирские перевозки и взаиморасчетов с транспортными предприятиями согласно заключенным с ними контрактам, а также дотаций по установленным льготам.
- Экономическая оценка мероприятий по совершенствованию региональных перевозок в Гомельской области проводится по следующим параметрам:
- экономия топливно-энергетических ресурсов на тягу поездов;

– эксплуатационные расходы на выполнение пригородных перевозок дизель-поездной тягой и классными вагонами с тепловозной тягой;

– от сокращения расходов за счёт уменьшения объема перевозок по пригородному тарифу;

– от увеличения доходов за счёт прироста объема перевозок по расчетному тарифу.

С учетом сложной ситуации с обеспечением подвижным составом и потребностью списания дизельных поездов целесообразно рассмотреть следующую этапность реализации мероприятий:

– перейти на введение графика движения только пригородных поездов (рабочие перевозки) по зонам тяготения и использования этого же подвижного состава для выполнения рейсов пассажирских поездов внутриобластного сообщения;

– в период массовых перевозок пассажиров во внутриобластном сообщении ввести поэтапно поезд регионального назначения, сформированные из цельнометаллических вагонов, прошедших ремонт на Гомельском ВРЗ и модернизированных на 95 сидячих мест. Для тяги использовать локомотивы М62. Установить на проезд в данных поездах расчетный тариф, обеспечивающий себестоимость перевозки и плановую прибыль в размере 7 %. При этом из расчетов исключить все расходы, не имеющие отношение к данным рейсам;

– совместно с украинскими железными дорогами ввести в оборот пассажирские поезда на тех же принципах (можно и по пригородному тарифу УЗ для тепловозной тяги) на Щорс с совместным обслуживанием составами БЧ и УЗ. Аналогичную меру требуется вводить по пограничному переходу Словечно. Наряду с выполнением требований государственной границы, в соответствии с которыми в вагонах должны быть заняты только сидячие места, будет решен вопрос с полной оплатой (без льгот) проезда по более низкому тарифу;

– ввести во второй половине 2003 года поезд «Гомель–Новозыбков–Унеча», состоящий из 6 ЦМВ на 95 мест с локомотивной тягой М62 Гомельского депо.

Предложенные мероприятия позволят существенно снизить убыточность региональных пассажирских перевозок и обеспечить в полном объеме все потребности населения региона в перевозках.

УДК 656.224.072

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ПРИГОРОДНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Т. А. ВЕРЕТЕНКОВА

Самарская государственная академия путей сообщения

Пригородные перевозки занимают на железнодорожном транспорте особое место. Это самый массовый вид перевозок по числу отправленных пассажиров. Известно, что пригородные перевозки убыточны, поэтому в сложившейся экономической ситуации вопрос сокращения убыточности пассажирских пригородных перевозок стоит особенно остро.

К методам сокращения убыточности пассажирских перевозок можно отнести:

1) дотирование железных дорог за счет средств федерального и муниципального бюджетов. Совместная работа органов исполнительной власти и железной дороги по обеспечению пригородных перевозок пассажиров регламентируется соответствующими нормативно-правовыми документами. Однако заключаемые договора зачастую не выполняются;

2) повышение тарифов. Следует отметить, что вопрос поддержания тарифов на доступном для большей части населения уровне имеет социальное значение, поскольку повышение тарифов влечет за собой нагнетание социальной напряженности;

3) рационализация системы организации перевозок пассажиров в пригородном сообщении, направленная на снижение эксплуатационных расходов, в том числе за счет энергосбережения.

К методам рационализации системы организации перевозок пассажиров относятся:

1) внедрение новых типов подвижного состава (электropоездов, рельсовых автобусов и т. д.). Однако этот метод требует значительных капиталовложений, что в современных условиях представляется затруднительным;

2) изменение композиции составов пригородных поездов, возможное лишь при наличии на станции соответствующего путевого развития;