

К ВОПРОСУ О НЕОБХОДИМОСТИ РЕФОРМИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. С. КОЦУР

Белорусская железная дорога, г. Минск

Пассажирские перевозки в Республике Беларусь относятся к социально значимой сфере транспортной деятельности. Им уделяется постоянное внимание Советом Министров Республики Беларусь. Падение объемов пассажирских перевозок в последние годы оказало негативное влияние на эффективность функционирования транспортной пассажирской системы страны. Произошло разделение пассажиропотоков между видами транспорта, что отразилось на снижении качества выполнения перевозки пассажирами в целом – нет контактных расписаний между видами транспорта, и пассажир должен терять значительное время на пересадки с одного вида транспорта. В большинстве транспортных узлов пассажир, прибывая по железной дороге в вечернее время суток, должен либо «бомжевать» на вокзале до утра, либо брать такси, стоимость проезда в котором в 4–5 раз превышает стоимость проезда по железной дороге или на автобусе. В результате общественный транспорт существенно утратил свои позиции.

В пассажирской транспортной системе страны в последние годы получала развитие исключительно инфраструктура: во многих городах реконструированы действующие железнодорожные вокзалы, построены новые автовокзалы, получил развитие национальный аэропорт «Минск-2», модернизированы основные автомагистрали, на которых допускается движение транспортных средств со скоростью 110–140 км/ч. За последние годы у белорусских перевозчиков на всех видах транспорта появились серьезные конкуренты – частные автоперевозчики, иностранные авиа- и железнодорожные компании. Их работа выполняется бессистемно, а в большинстве случаев наносит вред белорусскому перевозчику.

В городах, на пригородных, междугородних и международных линиях работают, кроме частных белорусских, украинские, литовские, латвийские и польские перевозчики. При этом иностранные перевозчики работают более эффективно и привлекательно для пассажиров: они имеют современные автобусы, оснащенные кондиционерами, комфортными местами для сидения; расписание их движения увязано с работой авиатранспорта и их маршруты проходят через соответствующие аэропорты; стоимость проезда особенно привлекательна для пассажиров (на поезде проезд по маршруту Минск–Варшава стоит в пределах 150–180 руб., а на автобусе 45–50 руб.). Наибольший выигрыш иностранные и частные перевозчики имеют от трансфертного обеспечения туризма. Транспортные организации Беларуси практически здесь не участвуют, хотя туристические поездки граждан страны составляют свыше 3,2 млн в год при объеме международных перевозок 4,1 млн пассажиров.

Если рассматривать использование железнодорожного транспорта для пассажирских перевозок, то у него проблем ещё больше. Объем перевозок упал почти в 2,5 раза, большая часть видов сообщений и маршрутов пассажирских перевозок стала убыточной, и расходы покрываются за счёт других видов транспортной деятельности железной дороги. Это наносит вред самой железной дороге – инвестирование в развитие не может выполняться по более оптимальной схеме. Требуется получение дорогостоящих кредитов, необходимых для обновления транспортных средств и модернизации устройств железнодорожной инфраструктуры и делает железнодорожные перевозки ещё более дорогими и менее привлекательными для клиентов.

Авиатранспорт Беларуси интегрируется в национальном аэропорту «Минск-2», что делает его неудобным для пользователей, размещенных в различных населенных пунктах страны далее 150 км. С учетом неудачного расписания полетов (вылет обычно в период 6–8 ч, прилет – 20–23 ч) иностранец должен брать такси за 50 дол. США или проводить ночь в аэропорту. В результате сложились четкие пассажиропотоки при выезде из страны: жители Гомеля, Могилева, Витебска и областей используют аэропорты Московского и Киевского транспортных узлов; из Гродно, Бреста и даже Минска – вылеты организуются из аэропортов Варшавы, Вильнюса и Риги.

С названными аэропортами налажено дешевое автобусное сообщение, увязанное с расписанием полетов самолетов в дальнее зарубежье. В итоге национальный аэропорт «Минск-2», рассчитанный на обслуживание десяти миллионов пассажиров в год, с трудом дотягивает до 1,6 млн. Естественно получаются существенные убытки, которые оплачивает пассажир.

С учетом вышеизложенного можно сделать вывод о том, что пассажирская система Беларуси практически не управляема. Она работает по принципу «своё себе дорожке», т. е. разрозненно. Результат виден: пассажиропоток упал, обслуживается иностранными перевозчиками, использование инфраструктуры пассажирской транспортной системы убыточно. Требуется реформирование управления пассажирской транспортной системы страны на всех уровнях её функционирования с учетом мирового опыта.

Опыт реформирования транспортных систем многих государств показывает высокую эффективность перехода от интегрированного управления пассажирскими перевозками на всех уровнях пассажирской транспортной системы. В конце XX – начале XXI вв. на пассажирских транспортных системах США, стран ЕС, Японии и Китая проведено их реформирование, направленное на интеграцию всех видов транспорта, занятого на обслуживании пассажиров. С учетом создания высокоскоростных железных дорог для движения пассажирских поездов со скоростью более 300 км/ч во многих странах сокращено внутреннее авиасообщение. Например, во Франции все перевозки внутри страны на расстояние более 80 км выполняются только компанией ТЖВ (дочернее предприятие СНКФ), на меньшее расстояние перевозки выполняются только автобусами, между городами-спутниками – поездами городской железной дороги, увязанными с трамваем и метро. Внутренние авиалинии в стране отсутствуют. Управление пассажирской транспортной системой страны интегрируется в министерстве транспорта, которое регулирует работу всех перевозчиков, разрабатывает контактные расписания движения, проводит единую тарифную политику с учетом всех влияющих факторов: геополитики, платежеспособности, технической и технологической состоятельности перевозчиков и др. Проводится единая инвестиционная политика в пассажирской транспортной системе: приобретаются транспортные средства, изготавливаемые в стране либо по содружеству на основе внутреннего лизинга, активизируется участие государства (снижение налогов на отдельные виды пассажирских перевозок, финансирование социальных программ работников транспорта, льготных категорий граждан), внесение запретов и ограничений на участие иностранных перевозчиков (на территории Франции работают практически только свои перевозчики, исключение – разрешение для немецкой ДБ, работающей на маршруте Берлин – Париж, при обслуживании линии по варианту 50 : 50). В результате все пассажирские перевозки рентабельны, налоги от транспортной деятельности поступают в бюджет Франции, рабочие места на транспортных и машиностроительных предприятиях предпочтительно отданы французам.

В начале XXI в. сложилась практически одинаковая структура функционального управления пассажирской транспортной системой, которая предусматривает уровни:

- центрального аппарата отрасли: министерство с центральным диспетчерским аппаратом тактического и оперативного управления;
- отраслевых пассажирских компаний, сформированных на видах транспорта и выполняющих виды транспортной деятельности, связанные только с пассажирскими перевозками (наделены правами контроля и инженерного прессинга без права исполнительской инициативы);
- линейного отраслевого перевозчика, выделенного по функциональному признаку с правом исполнительской инициативы, с которым администрация пассажирской компании проводит операции закупок транспортных услуг и их финансирования. Могут относиться к различным собственникам и работать по найму.

С учетом того, что пассажирский транспорт Республики Беларусь территориально объединен в границах одного государства и функционирует по принципу одной отраслевой администрации – Министерства транспорта и коммуникаций, рассмотренный опыт эффективных реформ, проведенных в других государствах, может быть применен для условий функционирования пассажирского транспорта Республики Беларусь. В различной степени использования достигнутых результатов, следует рассматривать возможность повышения качества обслуживания пассажиров, достаточности финансирования транспортной деятельности, доступности населения к транспортным услугам национальных перевозчиков и их приоритетности для выполнения поездок в различных видах сообщений.