

Таким образом, маркетинг пассажирских перевозок – это, прежде всего, принятие эффективных управленческих решений, позволяющих привлечь к железнодорожному транспорту необходимый пассажиропоток за счет конкурентоспособной тарифной политики и предоставления населению творчески продуманных транспортных услуг требуемого объема и уровня качества, соответствующего развитию современной экономики.

Список литературы

- 1 Аксенов, И. М. Маркетинг пассажирских перевозок : учеб. пособие / И. М. Аксенов. – Киев : Основа, А42, 2016. – 212 с.
- 2 Дробышева, Л. А. Экономика, маркетинг, менеджмент : учеб. пособие / Л. А. Дробышева. – 4-е изд. – М. : Дашков и К, 2016. – 152 с.
- 3 Илловайский, Н. Д. Сервис на транспорте (железнодорожном) / Н. Д. Илловайский, Н. С. Киселев. – М. : Маршрут, 2003. – 585 с
- 4 Сафронова, Н. Б. Маркетинговые исследования : учеб. пособие / Н. Б. Сафронова, И. Е. Корнеева. – М.: Дашков и К, 2013. – 296 с.

УДК 656.022: 656.224

ОБОСНОВАНИЕ ПАРАМЕТРОВ ОРГАНИЗАЦИИ ДИАМЕТРАЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ В МОСКОВСКОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ УЗЛЕ

Р. Л. БРАНЗИА, Н. В. ФИЛАРЕТОВА, К. Ю. НИКОЛАЕВ, И. Ф. МУСТАФИН
АО «Институт экономики и развития транспорта», г. Москва, Российская Федерация

В Москве, как и в большинстве крупных мегаполисов, наряду с внутригородскими передвижениями огромное значение имеют передвижения жителей между городом и тяготеющим к нему пригородом. Наложение пригородных пассажиропотоков на городские в интенсивные часы определяет потребность города в средствах массового перемещения по каждому из возможных направлений внутри города и пригородных зон, в особенности в направлениях от железнодорожных вокзалов.

Одной из основных предпосылок возникновения высокой загрузки железнодорожного транспорта Московского региона является дисбаланс районов проживания населения на периферии и мест приложения труда в центре Москвы. Создание новых жилых районов внутри г. Москвы и на территории Московской области, строительство крупных бизнес-центров, а следовательно, увеличение маятниковой (рабочей) миграции населения, недостаточная провозная способность улично-дорожной сети (темпы развития которой не соответствуют темпам развития региона), отсутствие системного подхода в вопросах автомобилепользования – всё это скажется на усложнении транспортной ситуации в Московском регионе в краткосрочной и долгосрочной перспективе.

Кроме того, большое значение имеет недостаточная обеспеченность жилой застройки потребительскими услугами (бытовым обслуживанием, розничной торговлей и общественным питанием, инфраструктурой культуры и досуга) во многих районах Московского региона по сравнению с центром Москвы (в среднем периферия в 3 раза менее обеспечена розничной инфраструктурой, чем центр) и др. При этом в перспективе до 2035 г. прогнозируется рост населения Московской агломерации на 17,5 %.

В Московском регионе осуществляется более 50 % от общесетевых объемов пассажирских перевозок в пригородном сообщении и около 23 % от пассажирских перевозок в дальнем следовании. Ежедневно в регионе услугами железнодорожного транспорта пользуются в среднем до 1,5 млн чел.

В системе межрегиональных и международных перевозок Московского транспортного узла важную роль играет воздушный транспорт. Московский авиатранспортный узел, в состав которого входят аэропорты Внуково, Домодедово, Шереметьево, является воздушными воротами России и важным связующим узлом внутренних воздушных линий России и международных авиалиний. На долю аэропортов Московского авиатранспортного узла приходится около 50 % пассажирских перевозок воздушным транспортом России.

Обеспечение жителей агломерации удобным, быстрым и беспересадочным сообщением с важнейшими районами города является одним из остро стоящих вопросов развития мегаполиса. С целью улучшения транспортной ситуации в Московском регионе в настоящее время всё чаще акцентируется внимание на особой значимости создания альтернативных транспортных решений. Наряду со строительством новых линий и станций метрополитена, обновлением парка подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта и созданием выделенных полос для ускорения и повышения предсказуемости его движения, в Московском регионе уже на протяжении многих лет обсуждается вопрос преобразования пригородного железнодорожного сообщения в пригородно-городское.

Примером успешного проекта реализации городского сообщения с использованием железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла может послужить запуск пассажирского движения по Московскому центральному кольцу, который состоялся 10 сентября 2016 г. Реализация проекта позволила создать современную городскую пассажирскую транспортную систему, разгрузить метрополитен и наземный транспорт, сформировать новый пересадочный контур, улучшить транспортную доступность в районах города. Прилегающие городские районы получили новый импульс к развитию.

В связи с вышеизложенным наиболее целесообразным решением проблемы обеспечения потребности населения в транспортных услугах внутригородского и пригородного железнодорожного сообщения является организация сквозных железнодорожных диаметров на базе существующих железнодорожных направлений Московского транспортного узла.

Диаметры – это железнодорожные линии, проходящие через центральные районы города и соединяющие пригородные участки магистральных железных дорог противоположных направлений.

Основными целями реализации проекта Московских центральных диаметров (МЦД) являются:

- интенсификация использования внутригородских железнодорожных линий;
- привлечение дополнительного пассажиропотока на железнодорожный транспорт;
- сокращение нагрузки на метрополитен и улично-дорожную сеть;
- сокращение нагрузки на головные станции радиальных направлений;
- обеспечение комфортного перемещения пассажиров между отдельными районами города;
- обеспечение доставки пассажиров из городов-спутников в центр города;
- обеспечение потребности в перемещении между городами спутниками.

Для определения основных параметров предполагаемых диаметральных связей разработана Технико-экономическая оценка I этапа развития Московских центральных диаметров, которая предусматривает организацию пригородно-городского пассажирского сообщения по двум первоочередным маршрутам с запуском в 2019 г.:

- МЦД-1 «Одинцово – Лобня»;
- МЦД-2 «Подольск – Нахабино».

В результате расчетов определены перспективные пассажиропотоки в поездах на маршрутах МЦД-1 и МЦД-2 – суммарно около 38 млн пассажиров в год (19,3 млн пас. – МЦД-1, 18,6 млн пас. – МЦД-2).

На перспективу до 2019 года для освоения перспективного пассажиропотока, предусматривается курсирование в сообщении Подольск – Нахабино 103 пар поездов в сутки максимальных перевозок при интервале движения поездов 12 минут; в сообщении Одинцово – Лобня 83 пар поездов в сутки при интервале движения 15 минут.

При этом на головных участках Смоленского, Савеловского, Курского и Рижского направлений размеры движения пригородно-городских поездов возрастут более чем на 44–104 %.

Развитие диаметральных маршрутов городского железнодорожного сообщения Московского транспортного узла, соединяющих Смоленское и Савеловское направления на участке Одинцово – Лобня, Курское и Рижское направления на участке Подольск – Нахабино предусматривает ряд мероприятий по усилению мощности железнодорожной инфраструктуры на I этапе реализации проекта:

- реконструкцию конечных станций МЦД Одинцово, Лобня, Подольск и Нахабино для организации оборота пригородно-городских электропоездов в части устройства дополнительных зонных путей и путей для ночного отстоя электропоездов;
- строительство пунктов смены локомотивных бригад.

Также определены и предусмотрены в инвестициях мероприятия по развитию пассажирской инфраструктуры и повышению качества обслуживания пассажиров:

- строительство новых остановочных пунктов;

- оборудование остановочных пунктов системами информирования пассажиров;
- оборудование остановочных пунктов навесами и погодными модулями;
- строительство (реконструкция) разноуровневых пешеходных переходов;
- оснащение остановочных пунктов инженерно-техническими средствами для обеспечения транспортной безопасности.

По итогам реализации представленного ряда мероприятий удастся сократить время следования электропоездов между конечными пунктами до 1 ч 19 мин на МЦД-1 и 1 ч 57 мин на МЦД-2. В сочетании с регулярностью тактового движения и удобством пересадок это позволит привлечь новых пассажиров на железнодорожный транспорт и повысить качество предоставляемых транспортных услуг.

Дальнейшие разработки по развитию диаметрального движения предусматривают поэтапное расширение маршрутной сети пригородно-городских поездов с оптимизацией технико-технологических показателей и усиленной интеграцией в транспортную систему города Москвы и Московской области.

УДК 656.224

МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ РАЗВИТИЯ СКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

С. П. ВАКУЛЕНКО

Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва

А. К. ГОЛОВНИЧ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Привлекательность железнодорожного транспорта как эффективного способа поездки, в полном объеме удовлетворяющего потребности пассажиров, неуклонно будет увеличиваться при возрастании скоростей движения пассажирских поездов. Особое развитие получают дальние маршруты следования на 1000 км и более с эффективным временем в пути до 10 часов. В ближайшей перспективе будут подготовлены проекты скоростных железных дорог целого ряда направлений от Москвы на юг, восток и запад Российской Федерации. Особое внимание при разработке проектов уделяется повышенному комфорту для пассажиров и гарантированной безопасности поездки, что в настоящее время является одним из определяющих требований и существенных условий стабильной востребованности услуг железнодорожного транспорта. Особый комфорт предполагается обеспечить посредством включения в состав поездов бизнес-вагонов с уютными и комфортабельными купе для деловых встреч и переговоров во время движения. При организации специализированных туристических маршрутов в скоростных поездах будут работать профессиональные гиды, предоставляющие пассажирам интересную и полезную информацию об исторических объектах, которые предстоит посетить. На станциях назначения в пересадочных узлах строго по согласованному расписанию к моменту прибытия скоростного поезда будут работать все городские виды транспорта и такси. В крупных городах маршруты наземных видов транспорта и метрополитена будут работать с большей интенсивностью именно ко времени прибытия скоростных пассажирских поездов.

Предполагается проведение значительных реконструктивных работ по переустройству пересадочных узлов на станциях отправления и назначения скоростных поездов. Данная мера направлена на повышение безопасности и надежности обслуживания пассажиропотоков. Все пересадочные узлы станций зарождения и погашения пассажиропотоков скоростных поездов будут развиваться во многих уровнях. Их этажность зависит от мощности обслуживаемых потоков пассажиров и особенностей взаимодействия различных видов пассажирского транспорта, участвующих в доставке пассажиров к скоростным поездам с нулевыми задержками и ожиданиями. В исключительных ситуациях предполагается задействовать резервные маршруты, способные по требованию оперативно доставить пассажиров наиболее срочных маршрутов (в аэропорт, на деловые встречи и др.).