

Организовав мультимодальные перевозки (автобус + электропоезд) по маршруту «Кошелев Парк – Станция Смышляевка – Кошелев Парк» [4], необходимо сделать возможным использование единого проездного билета (используя опыт зарубежных стран). Это приведет к тому, что жители микрорайона «Кошелев парк», поселков «Петра Дубрава» и «Стройкерамика» отдадут предпочтение именно этому маршруту для осуществления поездки в город, что уменьшит число «пробок» на дорогах за счет отказа от использования личных автомобилей в пользу городского общественного транспорта, снизит загруженность пригородных автобусных маршрутов.

Создание ТПУ «Смышляевка» и ТПУ «Кинель» позволит пассажирам быстро и комфортно добраться до Самары городской электричкой с дальнейшей пересадкой в ТПУ «Кировская» или ТПУ «Стахановская» на другие виды городского общественного транспорта. Поездка займет значительно меньше времени (даже с учетом пересадки), чем при использовании существующего пригородного маршрута 126. В ТПУ обязательно должны быть предусмотрены «перехватывающие парковки» для индивидуального транспорта. Сейчас электрички не пользуются должной популярностью из-за отсутствия удобной системы наземных и подземных пешеходных переходов между станцией железной дороги и автобусными остановками, станциями метро. Объекты торговли, зоны отдыха в ТПУ «Смышляевка» также будут стимулировать пассажиров к использованию системы городского общественного транспорта.

Что касается самих жителей поселка городского типа Смышляевка, то в результате опроса выяснено, что городские электрички пользуются меньшей популярностью, чем автобусный маршрут 124 и личный автотранспорт из-за отсутствия удобных подходов к железнодорожной станции, тротуаров. Сейчас этот вопрос решается местной администрацией, а вот вопрос создания полноценного, востребованного, многофункционального транспортно-пересадочного узла остается до сих пор открытым. Необходимо утвердить проект ТПУ с учетом существующего и ожидаемого пассажиропотока, взаимодействующих видов транспорта в узле, рассчитать необходимые параметры «перехватывающей» парковки, залов ожидания, зон торговли в зависимости от спроса.

Создание транспортно-пересадочных узлов решит ряд проблем, связанных с организацией пассажирских перевозок. Проведенный анализ структуры пассажиропотока подтверждает особую роль ТПУ «Смышляевка» в системе городского пассажирского транспорта. Создание этого транспортно-пересадочного узла должно начаться в ближайшее время.

#### Список литературы

- 1 Железнов, Д. В. Определение необходимого количества транспортно-пересадочных узлов в городах России / Д. В. Железнов, С. А. Леонова // Вестник транспорта Поволжья № 4. – Самара : СамГУПС, 2017. – С. 53–59.
- 2 Леонова, С. А. Проблемы и перспективы развития ТПУ в России / С. А. Леонова // Материалы междунар. науч.-практ. конф. «Наука и образование – транспорту». – Самара : СамГУПС, 2016. – № 1. – С. 109–112.
- 3 Об утверждении государственной программы Самарской области «Развитие транспортной системы Самарской области (2014–2025 годы)»: постановление от 27 ноября 2013 г. № 677 (с изм. на 27 ноября 2017 г.) / [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://docs.cntd.ru/document/464008535>. – Дата доступа : 22.06.2018.
- 4 О проблемах пригородного (межмуниципального) автобусного сообщения [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://transportsamara.livejournal.com/8992.html>. – Дата доступа : 22.06.2018.

УДК 656.073

### ОЦЕНКА ВЛИЯНИЯ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА УКРАИНЫ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

*Т. П. ЛУЧНИКОВА*

*Государственный университет инфраструктуры и технологий, г. Киев, Украина*

На сегодня предприятия железнодорожного транспорта Украины в совокупности обладают огромным транзитным потенциалом, который позволяет ежегодно перевозить около 100 млн т грузов из третьих стран в третьи страны. Однако этот потенциал используется не в полной мере, что вызвано постоянным падением объемов перевозок из-за длительного спада промышленного производства. Следствием этого становится ухудшение состояния производственно-технической базы железных дорог, морального старения и физического износа.

На наш взгляд, «транзитный потенциал» Украины по грузовым перевозкам представляет собой совокупность неиспользованных имеющихся возможностей и ресурсов государства и в отличие от существующих определений включает природно-территориальный, инфраструктурный, производственно-обслуживающий, информационный и трудовой потенциалы, эффективно используя которые можно добиться повышения конкурентоспособности национальной транспортной системы страны на мировом уровне и превратить ее из возможно востребованной (характеризуется потенциальным объемом транзитных грузопотоков через территорию Украины и вероятной суммой доходов от таких перевозок) в реально востребованную (характеризуется долей грузопотоков между третьими странами, проходящих по территории Украины, и суммой доходов, которые получает страна от привлечения транзита).

Исходя из приведенного определения понятия «транзитный потенциал» нами обоснована система факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины. Особое внимание следует уделить оценке влияния внешних факторов на использование транзитного потенциала Украины, ведь повлиять на их действие непосредственно мы не можем, поэтому должны найти определенные подходы по приспособлению на это воздействие. К внешним факторам можно отнести наличие достаточного количества соответствующих транзитных грузов в странах-поставщиках и спроса на них в странах-потребителях; политику стран-поставщиков по выбору маршрутов для экспорта своих товаров и, соответственно, товаров стран-потребителей – относительно путей импорта, уровень интегрированности сопредельных стран-транзитников в мировое и региональное транспортное пространство, а также практические методы, предпринимаемые с целью повышения конкурентоспособности собственных транзитных потенциалов и привлечения на свои территории дополнительных транзитных товаропотоков.

Следует заметить, что именно железнодорожными предприятиями Украины перевозятся наибольшие объемы транзитных грузов по сравнению с другими видами транспорта (без учета трубопроводного, которым можно транспортировать только газ и нефть). Динамика объемов транзитных перевозок грузов и их доля в общем объеме перевозок железнодорожными предприятиями (рисунок 1) свидетельствует о наличии проблем в работе данных предприятий, которые негативно влияют на уже полученные доходы и станут преградой для достижения максимального уровня доходов в будущем.

В общем объеме перевезенных грузов железнодорожными предприятиями удельный вес транзитных грузов в 2016 году составил 4,92 %, что является наименьшим значением за период 2005–2016 гг. Наибольшая доля этого вида перевозок была в 2007 году и составила 19,48 %. Именно в этот год транзитом железнодорожными предприятиями перевезено рекордных 99,88 т грузов, поэтому результаты работы предприятий железнодорожного транспорта на рынке транзитных грузовых перевозок в 2007 году предлагаем принять за максимально возможные (потенциальные).

Следует отметить, что в 2016 году по сравнению с 2015 годом объем грузовых перевозок железнодорожными предприятиями уменьшился на 1,7 % и составил 344,1 т грузов (или 67,14 % от уровня 2007 года). При этом за 2016 транзитные перевозки сократились на 30 % по сравнению с 2015 годом и составили 16,93 т (или 16,95 % от уровня 2007 года).

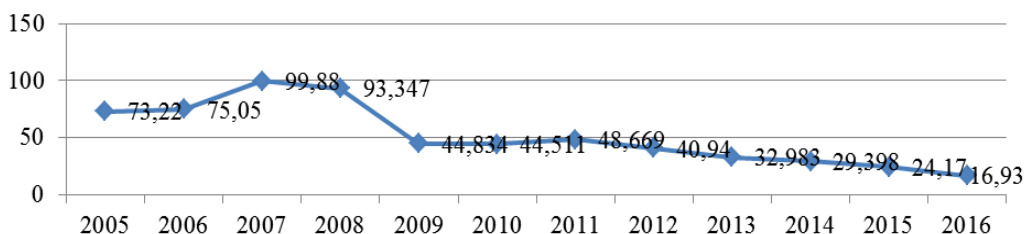


Рисунок 1 – Динамика объемов транзитных перевозок грузов украинскими железными предприятиями

Поэтому, как мы видим в сегменте транзитных грузовых перевозок, начиная с 2008 года наблюдается негативная тенденция, которая обострилась в текущем году. Так, 2016 год стал критическим для предприятий железнодорожного транспорта, а показатель объемов транзитных перевозок – самым низким за последние одиннадцать лет. В результате этого транзитный потенциал использован не в полной мере, 83,05 % возможных объемов транзита, который железнодорожные предприятия способны перевезти не привлечены.

К внешним национальным факторам влияния на использование транзитного потенциала Украины предприятиями железнодорожного транспорта, которые негативно повлияли на снижение объемов перевозимых грузов предприятиями железнодорожного транспорта, в том числе на объем транзитных перевозок, необходимо отнести состояние экономики Украины и инфляционные процессы, которые происходят в ней; политическую ситуацию, в частности военные действия на востоке Украины; низкий уровень обслуживания транзитных перевозок, который не соответствует даже тому минимальному уровню установленных тарифов по сравнению с конкурентами (например по сравнению с белорусскими тарифами) высокие сборы и неофициальные поборы контролирующих служб на границе страны; низкий инвестиционный климат, который является препятствием в привлечении инвестиций для развития материально-технической базы предприятий железнодорожного транспорта; ненадлежащую государственную политику в области транзита грузов и несовершенную нормативно-правовую и законодательную базу, регулирующую транзитные перевозки. Такие внешние международные факторы, как политика стран-поставщиков по выбору маршрута следования транзитных грузов и политика конкурентов стран-транзитеров по привлечению транзита также оказали отрицательное влияние на изменение объемов перевозимых грузов, в том числе транзитных, по территории Украины.

Положительное влияние на общий объем перевезенных грузов предприятиями железнодорожного транспорта и незначительное изменение данного показателя в 2016 году (-1,7 %) в группе внешних национальных факторов произвела тарифная политика ОАО «Укрзалізниця». Следует отметить, что темпы роста тарифов значительно отставали от темпов роста цен на промышленную продукцию, железной дороги использовали для перевозочного процесса, поэтому негативно повлиять на уменьшение объемов грузовых перевозок, в частности транзитных, они не могли. Положительно повлиять на вышеупомянутые показатели могут развитие нормативно-правовой базы по поддержке инвестиционной деятельности и внешнеэкономические отношения с другими государствами, в частности ассоциация Украины с ЕС и создание условий для будущего вступления в Европейский союз.

Такие внешние международные факторы, как достаточное количество транзитных грузов в странах-поставщиках, зависящее от экономической ситуации в странах-экспортерах, и спрос на транзитные грузы в странах-потребителях, который зависит от экономической ситуации в странах-импортерах, соответственно имеют положительное влияние на объемы грузовых перевозок предприятиями железнодорожного транспорта Украины, в том числе транзитных.

Анализ функционирования железнодорожных предприятий на рынке транзитных грузовых перевозок свидетельствует об обострении проблем, которые накапливались в течение последних 20 лет и не позволяют быстро и с минимальными потерями выйти из кризисного состояния. Сегодня рынок транспортных услуг удовлетворяет только базовые потребности экономики Украины в перевозках. Главной причиной такого состояния транспортно-дорожного комплекса Украины стало нарушение положений экономических законов, регулирующих процессы простого и расширенного воспроизводства основных средств.

УДК 159.99

## **ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ К ПОВЫШЕНИЮ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОБЛАСТНЫХ АЭРОПОРТОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ**

*З. В. МАЩАРСКИЙ*

*Белорусский научно-исследовательский институт транспорта «Транстехника», г. Минск*

Современное состояние и перспективы развития аэропортовой и аэродромной сети, уровень государственного регулирования аэропортовой деятельности, наряду с авиационными компаниями и предприятиями по организации воздушного движения во многих странах выполняют функции интегрирующей и социально ориентированной инфраструктуры экономики страны.

Республика Беларусь, находящаяся на пересечении восточно-европейских путей, занимает сегодня центральное место на карте Европы. Многие международные маршруты по направлениям