

ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГОЙ

В. Л. ЖИГАЛОВ

Белорусская железная дорога, г. Минск

И. А. ЕЛОВОЙ, И. А. КОЖЕВНИКОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В ключевых положениях Национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2030 года указано, что доступная и устойчивая транспортная система является инфраструктурной основой целостности, независимости, безопасности, обороноспособности государства, стабильного экономического роста и наиболее полного удовлетворения граждан в перевозках.

В условиях активных интеграционных процессов и усиления глобальной конкуренции изменяется структура и интенсивность межрегиональных пассажиропотоков на национальном уровне. Это требует от организаций, оказывающих услуги по перевозке пассажиров, усиления своих конкурентных преимуществ с помощью повышения уровня качества и эффективности работы. При этом следует указать, что общественные пассажирские перевозки в большинстве стран мира являются убыточными. Компенсация выпадающих доходов такой убыточной сферы хозяйственной деятельности осуществляется за счет бюджетного или перекрестного финансирования. Необходимость повышения экономической эффективности общественных пассажирских перевозок во многих странах вызвала рыночные реформы в сфере пассажирских перевозок, в том числе и демонополизацию железнодорожного транспорта.

Анализ зарубежных механизмов управления системой общественных пассажирских перевозок позволил выявить ряд преимуществ и недостатков дерегулирования в сфере пассажирских перевозок. В частности, к положительным сторонам следует отнести снижение бюджетных дотаций, а к отрицательным – неудовлетворенность пассажиров нарушением расписания движения и отсутствием полной информации об условиях транспортного обслуживания, сокращением или полной ликвидацией наиболее убыточных, но социально значимых маршрутов и др.

Повышение социально-экономической эффективности общественных пассажирских перевозок является актуальной задачей для Республики Беларусь. В частности, решение данной задачи на Белорусской железной дороге сдерживается наличием перекрестного финансирования внутреспубликанских пассажирских перевозок за счет грузовых.

Традиционно оценку работы хозяйствующих субъектов различных видов транспорта Совет Министров Республики Беларусь оценивает в пассажиро- (грузо-) километрах и количества перевезенных пассажиров (грузов). Однако при этом не учитываются качественные показатели, характеризующие социальный эффект в виде сэкономленного времени и силы пассажира, т. е. не снижения его производительности. Системный учет качественных показателей результатов транспортной работы позволит сформировать оптимальную базу для обоснования управленческих решений в сфере общественных пассажирских перевозок на различных уровнях: Совет Министров, Министерство транспорта и коммуникаций, хозяйствующие субъекты различных видов транспорта Республики Беларусь. В результате появляется возможность решать тактические и стратегические задачи при планировании общественных пассажирских перевозок с учетом интересов перевозчиков, пассажиров и государства.

Разработанная в БелГУТе методика оценки качества общественных пассажирских перевозок обеспечивает возможность выбора пассажиром транспортной услуги от «двери до двери» на основе разработанного критерия относительного предпочтения для пассажира и общества в целом. Кроме того, эта методика позволяет проводить мониторинг, контроль, анализ перевозчиками различных видов транспорта уровня качества предоставляемых ими услуг, оценивать степень своей конкурентоспособности на всем протяжении следования пассажира, выделять

слабые места и вырабатывать соответствующую управляющую политику по их устранению на уровне Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, хозяйствующих субъектов различных видов транспорта, республиканских и местных органов власти. В частности, использование таких результатов дает возможность разрабатывать оптимальное расписание следования пассажирских транспортных средств в пунктах взаимодействия различных видов транспорта, которое обеспечивает минимальную продолжительность нахождения пассажиров в пути следования, эффективное использование пропускной способности путей сообщения и экологическую безопасность окружающей среды.

Сотрудниками БелГУТа предложена также методика оценки социальной эффективности общественных пассажирских перевозок, базирующаяся на стоимости времени пассажира в пути следования различных категорий населения. Она позволяет оценивать эффективность инновационных технологий на транспорте, результаты реформирования пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте и разрабатываемых бизнес-процессов, учитывающих интересы пассажиров, перевозчиков и государства. В частности, использование результатов исследований оценки социальной эффективности общественных пассажирских перевозок позволяет:

1) обосновать целесообразность отказа от перекрестного финансирования убыточных внутриреспубликанских пассажирских перевозок за счет грузовых на железнодорожном транспорте, в том числе величину дотаций (субсидий), на уровне Министерства антимонопольного регулирования и торговли, Министерства транспорта и коммуникаций, Управления Белорусской железной дороги с последующим утверждением Советом Министров Республики Беларусь;

2) использовать при обосновании целесообразности создания высокоскоростного пассажирского движения на железнодорожном транспорте и окупаемости соответствующих инвестиций в Государственной программе развития транспортного комплекса Беларуси на перспективу;

3) рассчитать оптимальную вместимость перевозочных средств пассажиров не только на железнодорожном, но и на других видах транспорта, а также установить структуру (композицию) составов пассажирских поездов. Решение данной задачи найдет свое применение на уровне Министерства транспорта и коммуникаций, Управления Белорусской железной дороги, а также у других хозяйствующих субъектов на транспорте общего пользования Республики Беларусь.

Разработанный организационно-экономический механизм управления конкурентоспособностью железнодорожных пассажирских перевозок в целом и отдельные его блоки частично использованы и в дальнейшем будут применяться Советом Министров; Министерствами транспорта и коммуникаций, антимонопольного регулирования и торговли, экономики, образования; Управлением Белорусской железной дороги и ее отделениями; местными органами власти; другими хозяйствующими субъектами и ведомствами. В частности, найдут свое применение следующие инструменты механизма и приоритеты в развитии пассажирских перевозок:

1 Инструменты механизма:

а) организационные:

– выбор и обоснование рыночной модели общественных пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте;

– формирование системы бизнес-обучения;

б) экономические:

– формирование государственной программы финансирования общественного пассажирского транспорта с целью эффективного использования бюджетных средств;

– формирование лояльности пассажиров.

2 Приоритеты в развитии общественных пассажирских перевозок за счет нахождения баланса между частными и общественными интересами, которые достигаются с помощью:

а) контроля эффективности использования бюджетных расходов и повышения индекса социальной рентабельности;

б) реализации крупных инфраструктурных проектов по развитию высокоскоростных экологических видов транспорта.