

Создание оптимально спланированных многофункциональных ТПК будет стимулировать воспользоваться их услугами не только владельцев автотранспорта, но и тех потребителей, для которых такие комплексы предназначались в первую очередь, поскольку их условия позволяют пассажирам максимально удобно, комфортно, безопасно и быстро совершать пересадки между видами транспорта и попутно, при необходимости, с такими же выгодами пользоваться торговыми и/или развлекательными услугами.

Выводы. Вследствие того, что в ТПК пассажиры защищены от неблагоприятных погодных условий, передвигаясь или транспортными средствами, или сооружениями пересадочного пункта, такой способ пересадки получил название «сухие ноги», обеспечивая невоспроизводимое преимущество ТПК. Другим преимуществом таких комплексов является создание комфортной и пока уникальной для нашей страны сопутствующей инфраструктуры для жителей определенного района города или пригородной зоны. Однако наиболее весомым, стратегическим преимуществом ТПК должна стать реализация функции оптимального перераспределения пассажиропотоков между всеми видами транспорта общего пользования. Это позволит разгрузить автомобильные потоки, упорядочить пешеходные потоки, создать организованные перехватывающие паркинги, значительно повысить эффективность использования подвижного состава пассажирского транспорта и, что особенно важно, обеспечить максимальную безопасность пассажиров.

УДК 656.224"20"

ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В XXI ВЕКЕ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Железнодорожные пассажирские перевозки зарождались в России в XIX в. как развлекательное мероприятие жителей Санкт-Петербурга для выезда в Павловск, поскольку в самой столице были ограничения на алкогольно-развлекательные действия. Функциональные особенности формирования системы железнодорожных пассажирских перевозок с XIX по XXI век имели изменения, связанные с их назначением, что было связано с обеспечением передвижения зажиточной части населения на значительные территории империи. Перевозки пассажиров по железным дорогам стали конкурирующими, по сравнению с водным транспортом. Данная задача решалась эффективно не только в России XIX в., но и в Беларуси, как части империи. С учетом того, что территория Беларуси покрыта густой сетью судоходных рек, то они эффективно использовались для пассажирских перевозок. Сеть водных путей позволяла делать устойчивое сообщение с городами стран Балтии, Украины и Польши, которые входили в состав империи. Положительный опыт интеграции рассматриваемой пассажирской сети заключался в том, что, находясь на окраине крупной империи, сеть развивалась с использованием её огромных ресурсов. Этот опыт утрачен в XXI в. Строительство железных дорог в Беларуси позволило её населению получить устойчивое пассажирское сообщение с крупными промышленными и культурными центрами империи.

Для советского периода характерным стало новое функциональное назначение железнодорожных пассажирских перевозок – обеспечение массовых передвижений населения и стратегическое обеспечение мобилизационных перевозок для военных целей. С распадом СССР и разделением единой сети эти функции утратили свое значение. Пассажирские перевозки получили коммерческую направленность. Её результатом стало сокращение объёма выполнения пассажирских перевозок по видам сообщений: в международном – в 5–7,5, межрегиональном – 2, внутрирегиональном (пригородном) – 2,4 раза.

С использованием методов системного анализа выделены проблемы, которые возникали в различные периоды формирования системы железнодорожных пассажирских перевозок и являются актуальными для железных дорог Беларуси в наше время.

1 В период строительства железных дорог и расширения их сети главный упор делался на выполнение прямого сообщения из городов территориального формирования в столичные города им-

перии. Массового значения и актуальности у местного населения эти перевозки не имели. Перевозки в местном и пригородном сообщении не были актуальными. Это отразилось на создании и приобретении подвижного состава, качественных параметрах железнодорожной инфраструктуры. Подвижной состав для этого вида сообщения практически не производился и не эксплуатировался на значительной территории Беларуси.

2 Массовые перевозки пассажиров в Беларуси сложились в 20–30-е годы XX в. При этом внутри Беларуси эти перевозки были ограниченными, а основная их доля приходилась на международное сообщение. В этот период были технологически отработаны варианты назначения пассажирских поездов на сверхдальние расстояния (Владивосток – Негорелое, Париж – Негорелое). Для решения проблемы различной колеи пути использовалось перемещение пассажиров прямого международного сообщения через подсистему таможенно-пограничного контроля с пересадкой в подвижной состав соседнего государства.

3 Конец XX в. ознаменовался массовыми перевозками пассажиров по всем видам сообщений, характерным для Беларуси. Слабое развитие воздушного транспорта в международном сообщении, полное его исключение из местного сообщения привело к активному спросу на перевозки в международном железнодорожном сообщении (свыше 40 поездов белорусского формирования в новые постсоветские страны и государства Европы). По сравнению с 1985 г. объёмы перевозок пассажиров в 1991 г. выросли на 46 %. При этом вырос дефицит транспортного обслуживания населения до уровня 20–25 %. Проявились также проблемы: дефицит подвижного состава более высокого коммерческого качества; отсутствие финансовых средств и механизма его приобретения; снижение скоростей движения пассажирских поездов; железнодорожная инфраструктура оказалась не готова к сложившемуся объёму перевозок.

4 В XXI в. произошло резкое изменение функциональной направленности пассажирских перевозок: активное развитие авиационного транспорта при выполнении международных перевозок. Практически из международного сообщения в этот период выведены почти все поезда белорусского формирования (остался один поезд Минск – Варшава). Назначение поездов дальнего сообщения потеряло актуальность из-за их низкой рентабельности и падения спроса у пассажиров на эти поездки. В региональном сообщении произошли существенные изменения его функционального назначения. Если в предыдущие периоды оно использовалось для рабочих и дачных перемещений населения, то в XXI в. главным его назначением стало транспортное обеспечение населения по всей совокупности.

Возникшие проблемы в современных условиях имеют следующие направления.

1 Международные перевозки. Главное их функциональное назначение напрямую связано с международным туризмом, который выполняется на 60–70 % в летний период. Основным видом его транспортного обеспечения стал воздушный транспорт. Железнодорожный транспорт страны в данном виде перевозок носит вспомогательный характер: перемещение туристов в международные аэропорты Москвы, Киева, Риги, Вильнюса и Варшавы. Это накладывает новые функциональные требования к железнодорожному транспорту: прибытие поезда в пункт назначения к установленному времени; удобство доставки пассажира от железнодорожного вокзала в аэропорт (следует учитывать наличие у пассажиров багажа). Произошло снижение количества деловых поездок на железнодорожном транспорте. Эта категория пассажиров практически перешла на воздушный и автомобильный транспорт. Перевозки пассажиров на дальние расстояния из Беларуси в Россию (маршруты в Иркутск, Новосибирск, Караганду и др.) постепенно стали сокращаться. Главной причиной их снижения, по мнению аналитиков, следует считать резкое увеличение тарифа на перевозки при невысоком качестве их исполнения, большую продолжительность поездки и неудобное время прибытия и отправления как на начально-конечные пункты, так и промежуточные станции.

2 Внутривнутриреспубликанские перевозки. Перевозки в межрегиональном сообщении снижены многократно, что связано со следующими факторами: низкие скорости движения поездов и качество сервиса; неудобное прибытие поездов на конечные пункты; высокая конкуренция со стороны автомобильного транспорта. Учитывая небольшие размеры страны, удобным стало использование для поездок в столицу страны микроавтобусов. Перевозки пассажиров в региональном сообщении имеют проблемы, связанные с расширением зон тяготения к населённым пунктам, строительством коттеджных посёлков, появление городов-спутников. Технология перевозок практически не изменилась, что привело к сокращению объёма перевозок, низкой их рентабельности.

Пути решения отмеченных проблем имеют следующие направления.

Международные перевозки: 1) создаётся устойчивое железнодорожное сообщение – между Минском и Москвой по вариантам: дневной поезд – ускоренный (использование поездов повышенной ком-

фортности «Ласточка» с минимальным количеством остановок, время в пути 6 ч); ночной экспресс – поезд повышенной комфортности, сформированный из купейных вагонов; ночной поезд эконом-класса, сформированный из купейных и плацкартных вагонов; 2) между областными центрами Беларуси и Москвой и Санкт-Петербургом и для вывоза населения к местам отдыха в летний период используются ночные поезда эконом-класса.

Внутриреспубликанские перевозки:

1) межрегиональное сообщение:

– использование ускоренных электро – поездов (до 160 км/ч) в пассажирском сообщении между областными центрами и г. Минском. Ускорение их движения свыше 160 км/ч для условий Беларуси является нецелесообразным. Это связано с тем, что при повышении скорости движения поездов необходима дорогостоящая модернизация железнодорожной инфраструктуры. Вторым фактором является небольшой объём перевозок (достаточно два зеркальных рейса);

– использование ночных поездов локомотивной тяги для сообщения г. Минска с областными населенными пунктами;

2) региональное сообщение: использование поездов эконом- и бизнес-класса моторвагонной тяги; ввод городской электрички в столице и крупных населенных пунктов для пассажирского сообщения с городами-спутниками.

Краткие выводы: учёт функциональных особенностей выполнения пассажирских перевозок в XXI в. позволит эффективно выполнять устойчивое транспортное обслуживание населения всей страны, а не отдельных регионов.

УДК 656.224.003

СОВРЕМЕННЫЕ АСПЕКТЫ ПОЛУЧЕНИЯ ДОХОДОВ ОТ ВЫПОЛНЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Т. В. ГОРЯИНОВА

Акционерное общество «Украинские железные дороги», г. Киев

При формировании доходов от железнодорожной перевозки пассажиров по видам сообщений учитываются объемы перевозок (пассажирооборот) и доходная ставка по каждому виду пассажирского сообщения и классу обслуживания пассажиров. С учетом того, что значительная часть пассажирских сообщений носит социально-значимый характер (местные, пригородные и городские перевозки), их выполнение является убыточным. Для определения доходов от перевозки пассажиров во внутригосударственном (кроме пригородного и городского) и международном сообщениях используется показатель «доходная ставка» с выделением билетной и плацкартных составляющих. Этот показатель используется при формировании соответствующего тарифа.

Используемый для этой цели показатель «доходная ставка» формируется на базе калькуляции перевозок пассажиров по видам сообщений за отчетный период и её корректировки с учетом отчетных данных текущего года и за предыдущие три года, планового повышения стоимости проезда и других факторов влияния на такой показатель по каждому региональному филиалу, а также в границах филиала (железнодорожной дороги) отдельно по видам сообщения и категориям поездов собственного формирования.

Значения показателей «доходная ставка, билетная составляющая», «доходная ставка, плацкартная составляющая» соответствуют последним актуальным значениям данных показателей на момент планирования, с учетом перевозок пассажиров, а также изменений в данной области за прогнозируемый период.

Сумма доходов от перевозок пассажиров в части билетной составляющей рассчитывается как произведение запланированных объемов перевозок (пассажирооборот) по региональным филиалам и доходной ставки за 10 пассажиро-километров (с включением билетной составляющей).

Для расчета используется показатель «пассажирооборот», который сформирован для каждого регионального филиала по всем владельцам, вагоны которых проследовали по территории данного регионального филиала, и в целом по акционерному обществу по видам сообщения и категориям проезда.