

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.

Расчётные суммы доходов от перевозок пассажиров в части билетной составляющей отражаются по каждому региональному филиалу.

Сумма доходов от перевозок пассажиров в части плацкартной составляющей рассчитывается по владельцам вагонов как произведение запланированных объемов перевозок (пассажирыоборот) и доходной ставки за 10 пассажиро-километров (с включением плацкартной составляющей). С учётом развития бизнеса транспортной деятельности в Украине в области пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте рассчитанные суммы доходов от перевозок пассажиров в части плацкартной составляющей отражаются по каждому владельцу вагонов.

Прогнозирование доходов от пассажирских перевозок АО «Укрзалізниця» выполняется методом трендовой индексации в соответствии с прогнозными объемами перевозок пассажиров (пассажирыоборот) по видам сообщений: в международном, прямом, местном и средней доходной ставки за 10 пас·км по каждому виду сообщений.

Уровень доходной ставки зависит от установленного тарифа, средней дальности поездки, а также других показателей функционирования пассажирского хозяйства.

Основу для расчетов составляют фактически полученные доходы по видам сообщений от перевозок пассажиров за соответствующий период. При этом важную роль играет класс обслуживания в зависимости от категории поезда: экспресс (дневной или ночной), скорый, пассажирский (дневной или ночной), пригородный, городского сообщения.

Учитывая, что отчетные данные отражают только фактически реализованный спрос населения на перевозки, фактическое использование подвижного состава и инфраструктуры при прогнозировании пассажирских перевозок, подробно изучаются другие факторы, которые могут влиять на объемы и структуру доходов от таких перевозок, а именно:

- наличие подвижного состава соответствующего качества и в достаточном количестве;
- наличие спроса населения на перевозки определённого качества предоставляемого сервиса;
- уровень социально-экономического развития страны определяет состояние тарифной политики и состояние государственной поддержки пассажирских перевозок;
- высокая сезонность выполнения пассажирских перевозок: в летний период перевозится до 70 % пассажиров от их общего количества;
- большое значение при формировании доходов от пассажирских перевозок имеет численность населения страны и её регионов;
- реальные доходы населения определяют уровень доходов: доходность железнодорожных перевозок зависит от возможности населения приобретать услуги с высокой добавленной стоимостью и высокими потребительскими качествами;
- инфляционные процессы в стране играют свою роль при организации раннего бронирования поездов: создается неопределенность стоимости проезда на различные сроки отсрочки поездки;
- спрос населения на другие виды транспорта: конкуренция с воздушным транспортом в международном сообщении, автомобильным – в междугородном и пригородном. При формировании спроса на железнодорожные пассажирские перевозки в условиях жесткой конкуренции важное значение имеет возможность манёвра тарифами в зависимости от спроса на перевозки.

Доходность пассажирских перевозок в современных условиях также связана с другими инициативами (переаттестация пассажирских вагонов, их обновление, создание необходимой структуры парка пассажирских вагонов, которая может обеспечить высокодоходную их эксплуатацию).

Формирование доходов от перевозок пассажиров в части билетной составляющей тесно связано с расходами владельца железнодорожной инфраструктуры на её содержание, стоимостью тяговой составляющей и энергоресурсов и затратами последних на перевозочный процесс. Инфраструктурная и тяговая составляющие тарифицируются с учётом полученной калькуляции и возможной надбавки на полученный результат. При этом часть налогов может формироваться государством по нулевой ставке. В большинстве стран государство несёт расходы за содержание железнодорожной инфраструктуры за счёт бюджета, что позволяет снижать тарифы на определённые виды перевозок пассажиров.

В качестве базы для прогнозирования доходов от перевозки пассажиров во внутреннем (кроме пригородного) и международном видах сообщения принимаются условия: 1) чем выше мы считаем, что доходы успешно прогнозируются, тем больше потерь несет железнодорожная компания; 2) при формировании доходов, подтверждаемых реальной калькуляцией, устанавливается конкурентный тариф.

Доходная ставка билетной составляющей прогнозируется с учетом отчетных данных за прошлые годы, планового повышения стоимости проезда и других, ранее отмеченных, факторов влияния на такой

показатель по каждому региональному филиалу в разрезе вида сообщения. При этом здесь важную роль играет бюджетное финансирование расходов на инфраструктуру.

С учётом вышеотмеченного делается заключение по современным аспектам формирования доходов от выполнения железнодорожных перевозок в Украине. Они распределяются на три независимые составляющие: вокзальная, плацкартная, билетная. При этом: 1) вокзальная составляющая выводится из централизованного тарифа в пользу местного бюджета или бизнеса; 2) плацкартная составляющая в рамках государственного регулирования обеспечивает доходы бизнеса и железнодорожной компании в соответствии с реформированием Укрзализныци; 3) билетная составляющая формируется в рамках частно-государственного партнёрства. Суммарно это делает предсказуемыми доходные поступления, покрывающие расходы и обеспечивающие социальную направленность пассажирских перевозок.

УДК 656.2.078(003)

ОСОБЕННОСТИ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПассаЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

А. А. МИХАЛЬЧЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В. С. КОЦУР

Белорусская железная дорога, г. Минск

Качественное развитие пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте рассматривается приоритетным направлением отрасли, от которых зависит повышение эффективности её экономики, обеспечение стабильности и устойчивости работы. Оно базируется на проведении эффективной инновационной политики, которая представляет вид деятельности, основанный на использовании новых форм организации, управления и финансирования пассажирских перевозок. Особенностью инновационной деятельности на железнодорожном транспорте является то, что основные направления её проведения зависят от целей каждого субъекта транспортной системы, в которых выполняются пассажирские перевозки. С учётом того, что при выполнении пассажирских перевозок на железной дороге имеет место многоуровневая система, то цели инноваций в данном случае являются различными для каждого уровня: для отраслевых предприятий цель инноваций не заключается в максимизации прибыли при уменьшении затрат на выполнение транспортной деятельности; в отличие от бизнеса на транспорте многих стран это связано с функциональной особенностью пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Беларуси – социальная ответственность перед населением.

При выполнении железнодорожных пассажирских перевозок ресурсы железнодорожных предприятий ограничены, поэтому большое значение имеет инновационная деятельность. Мировой опыт показывает, что инновационная привлекательность создается системой мер, направленных на популяризацию пассажирских перевозок у населения в условиях жёсткой конкуренции с другими видами транспорта. Следует учитывать, что инновационная деятельность в области пассажирских перевозок носит дорогостоящий характер для железнодорожной администрации. Это приводит к убыточности пассажирских перевозок, что требует значительного субсидирования расходов из бюджета, увеличивая на него дополнительную нагрузку.

Инновационная деятельность отраслевых предприятий железной дороги, участвующих в выполнении пассажирских перевозок (в рамках отраслевых функциональных служб), представляет собой сложную, взаимосвязанную и взаимообусловленную совокупность видов их деятельности, направленную на стабильную и устойчивую работу. С учётом убыточности пассажирских перевозок и необходимости их выполнения в установленных государством размерах о получении дополнительной прибыли и других положительных экономических эффектов в результате инновационных вложений речь не идёт. Первоочередным является решение проблемы обеспечения качества выполнения пассажирских перевозок, сохранения и расширения сферы данного вида деятельности, рабочих мест, высвобождении финансовых ресурсов, направляемых на повышение заработной платы персонала.