

– время – характеризуется точностью отправления и прибытия транспортных средств, увязанной с расписаниями движения на других (контактирующих) видах транспорта и продолжительностью поездки;

– безопасность – полное обеспечение безопасного проезда пассажира от момента приобретения им проездных документов до окончания поездки;

– надёжность – своевременность отправления и прибытия поездов в установленные сроки.

Логистика сервисного обслуживания пассажиров тесно связана с логистикой производственных процессов на видах транспорта: обновлением и содержанием транспортных средств, инфраструктуры, обеспечением топливно-энергетическими ресурсами, обучением персонала. Эффективность её работы достигается своевременной и комплексной поставкой транспортных средств для потребностей пассажирских перевозок (не в конце сезона, а в его начале); минимальными затратами на подготовку транспортных средств к сезону массовых перевозок; внедрением новой технологии перевозок и эффективных маршрутов перевозки пассажиров; обеспечением работоспособности технических устройств (пути, систем СЦБ и энергоснабжения на железной дороге, внутренних водных путей речных и морских портов, устройств навигации, аэропортов и аэровокзалов на воздушном транспорте, пограничных переходов).

От эффективности пассажирской логистики зависит величина тарифа на перевозки, стоимость выбранного логистического решения для удовлетворения спроса на перевозки. В результате возрастает спрос на железнодорожные пассажирские перевозки, при котором достигается их рентабельность для железной дороги.

УДК 656.2:658.5

## **ОСОБЕННОСТИ ПОСТРОЕНИЯ ТАРИФОВ ДЛЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК**

*А. А. МИХАЛЬЧЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

*ПАНГ ГУОСЮ*

*Цзименский университет, Китайская Народная Республика*

Пассажирская логистика – неотъемлемая часть современной логистической железнодорожной отрасли. Она включает в себя транспортировку и управление персоналом и является важным звеном в коммерческой и общественной сферах. К характеристикам логистики пассажирских перевозок относятся высокая зависимость от транспортных средств, необходимость эффективного управления персоналом и обслуживания, высокие требования к безопасности и комфорту. Это отражается на построении тарифов для логистических схем пассажирских перевозок.

В мировой практике тарификации пассажирских перевозок при проезде пассажира в поездах межрегионального сообщения применяется общий пассажирский тариф, который построен с учетом снижения стоимости проезда одного пассажира. Пассажирский тариф учитывает не только затраты на перевозку, но и степень комфорта, предоставленного пассажиру (определяется классом обслуживания). Пассажирские перевозки в международном сообщении осуществляются в соответствии с соглашением о Межгосударственном пассажирском тарифе (МГПТ). Тарифы устанавливаются в тарифной валюте и применяются отдельно по железным дорогам-участницам за действительное расстояние поездки (билет) с доплатой за проезд в вагоне соответствующей категории железной дороги-собственницы (плацкарта). Финансовое покрытие тарифа на международную перевозку пассажиров выполняется в швейцарских франках. При переходе на межгосударственные расчёты в национальных валютах (рубли/юани) рассматривается возможность продажи проездных документов в рублях при продаже их на территории России и в юанях – на территории КНР.

Тарифы на перевозки пассажиров поездами международных и межрегиональных линий дифференцированы в зависимости:

– от класса обслуживания: VIP, бизнес- и экономкласс;

– типа вагона: купейного, плацкартного, общего (салонного типа);

– скорости движения поезда: скоростной, скорый, пассажирский.

С пассажиров взимаются дополнительные сборы:

– за оформление проездных документов в кассе вокзала или через интернет;

– переоформление проездного документа на ранее отправляющийся поезд или вагон другой категории;

– оформление возврата денег за неиспользованный проездной документ;

– восстановление испорченного проездного документа;

– резервирование мест в поездах для перевозки организованных групп.

Логистика железнодорожных пассажирских перевозок является достаточно новым и малоизученным направлением в транспортной логистике. В большинстве методических пособий отсутствует чёткое определение логистики железнодорожных пассажирских перевозок и её отражение в тарифах на пассажирские перевозки. Изучение этого вопроса и его особенностей представляется актуальным, так как недостаточное понимание проблемы приводит к ситуации, когда проезд по железной дороге намного дороже проезда на воздушном транспорте.

Объектом логистики железнодорожных пассажирских перевозок является железнодорожный пассажирский транспорт общего пользования. Он, в силу своей надёжности, регулярности, возможности перевозки пассажиров независимо от времени года и погодных условий, малой степени воздействия на окружающую среду (по сравнению с другими видами транспорта), небольшой энергоёмкости перевозочной работы (потребление энергии на железнодорожном транспорте в 6 раз меньше, чем в авиации, и в 3 раза меньше, чем на автотранспорте), широко используется как во внутренних, так и в международных связях, обеспечивает возможность доставки пассажиров на большие расстояния.

Предметом логистики железнодорожных пассажирских перевозок является комплекс задач, связанных с организацией перевозки пассажиров. Задачи логистики железнодорожных пассажирских перевозок, отражаемые при построении тарифов включают:

– выбор типа пассажирского железнодорожного транспорта общего пользования;

– создание оптимальных (рациональных) маршрутов доставки пассажиров;

– минимизацию транспортных затрат на пассажирские перевозки;

– планирование транспортных процессов на пассажирском железнодорожном транспорте.

Эффективная логистика железнодорожных пассажирских перевозок – это создание оптимальных маршрутов, на которых существует возможность в комфортных условиях доставить пассажира до нужных им станций в кратчайшие сроки с минимальными затратами.

Логистические подходы к построению тарифов пассажирских перевозок начали применять сравнительно недавно. Основные термины пассажирской логистики продолжают формироваться и толкуются до сих пор по-разному. Для обеспечения эффективной работы в этой сфере должны быть сформулированы единые понятия и описаны отличительные особенности перевозок, организуемых на базе логистических принципов. При этом подлежат рассмотрению такие понятия, как территориальная подвижность населения, мобильность пассажира, логистика пассажирских перевозок, логистическая цепочка перемещения пассажира, пассажирская транспортная система, мультимодальная перевозка в пассажирском сообщении, интермодальная перевозка в пассажирском сообщении.

Ценовая политика в сфере пассажирских перевозок существенно отличается от формирования тарифов на другие виды перевозок. Пассажирский тариф должен обеспечивать соответствие объёма и качества предоставляемых услуг платежеспособному спросу представителей практически всех слоев населения страны. Актуальность проблемы эффективности пассажирских перевозок железнодорожным транспортом после реформирования приобретает всё возрастающее значение. С одной стороны, это связано с неопределённостью решения вопросов необходимости использования рыночных методов построения тарифов. С другой стороны, отсутствие условий, обеспечивающих баланс интересов населения, регионов и государства. Кроме того, недостаточно разработаны и реализованы организационно-экономические механизмы регулирования тарифов на уровне пассажирских железнодорожных компаний во взаимосвязи с государственными интересами. В результате это привело к снижению спроса населения на перевозки железнодорожным транспортом из-за роста их стоимости и снижения качества оказываемых компанией услуг. Кроме того, это обусловило появление значительного количества убыточных компаний данной отрасли, устаревания их инфраструктуры.

Проведенные исследования показывают, что основным видом транспорта, обеспечивающим пассажирские перевозки в агломерациях РБ и КНР, является железнодорожный транспорт. Сове-

менный ритм жизни городских агломераций требует снижения транспортных издержек с точки зрения как затрачиваемого времени на перемещение, так и финансовых расходов. Основным объектом научных исследований в сфере пригородных пассажирских перевозок являются пассажиропотоки, обладающие пространственной и временной неравномерностью. При этом, как правило, исследуются существующие пассажиропотоки, сформировавшиеся под воздействием не только внешних, но и внутренних по отношению к транспорту факторов: расписание движения пригородных поездов, особенности инфраструктуры, комфортабельность подвижного состава.

Возникает потребность модели гибкого тарифного регулирования, чувствительного к интересам субъектов рынка, социально-экономическому положению региона и конкуренции на рынке, которая позволяет гармонизировать интересы всех субъектов рынка пассажирского транспорта. Используется моделирование зависимости пассажиропотока от величины тарифа и объема транспортной работы, что позволяет более эффективно сформировать тариф на перевозки пассажиров, особенно в международном сообщении. В процессе исследований выявлено, что в настоящее время основное внимание уделено нормативному методу ценообразования. Кроме того, современные методы тарифного образования рассматривают лишь две стороны процесса пассажирских перевозок перевозчиков и пассажиров, исключая интересы органов власти. Существующие методы формирования тарифа практически не учитывают транспортный спрос и предложение, принимая их за постоянную величину. Для решения данной проблемы целесообразно учесть результаты двух моделей: оптимальной и социологической. Такой подход приведет к более рациональному тарифному регулированию со стороны государства и отрасли.

УДК 656.2

## РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

*Г. И. НИКИФОРОВА, Т. Г. СЕРГЕЕВА, О. П. КИЗЛЯК*

*Петербургский государственный университет путей сообщения  
Императора Александра I, Российская Федерация*

Развитие железнодорожных пассажирских перевозок должно рассматриваться в комплексе с расширением географии туристической индустрии, оценивать предстоящий спрос на такие перевозки, учитывать направления цепочек грузовых и т. д. [1–5]. Современная санкционная политика особенно повлияла на отечественный авиационный транспорт, в меньшей степени затронув железнодорожный, однако сильно отразилась на направлении грузо- и пассажиропотоков [6–8].

Эффективно выстраивать стратегию развития системы можно с использованием форсайт-исследования, которое обладает рядом преимуществ. Самое значимое положительное свойство форсайт-исследования – активное формирование будущего. Форсайтами в разное время занимались зарубежные и отечественные ученые [1–3, 5–8]. Форсайт-исследованиями в сфере железнодорожного транспорта известен П. В. Куренков [1, 7].

Методы форсайта образуют так называемый «ромб форсайта» (рисунок 1).

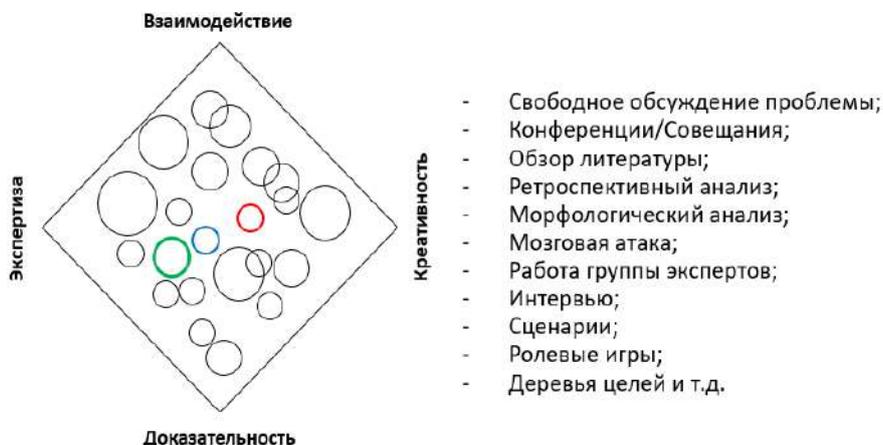


Рисунок 1 – Методы форсайт-исследования