

Экономическое развитие общества неизбежно связано с переходами экономики из одного состояния в другое. Общим для всех переходных экономических отношений и состояний экономики является и то, что на период перехода они соединяют в себе некоторые черты и свойства прежних и новых экономических отношений. Эти переходы могут носить локальный и всеобщий характер. Локальные – изменение формы собственности предприятий, новые формы доходов, изменения отношений между людьми по поводу собственности и т.д. Всеобщие – это те, которые характеризуют переход всей социально-экономической системы в новое качество, когда преобразуются основные свойства и исходные отношения системы или формируется новая социально-экономическая система вместо старой.

Необходимость формирования новой социально-экономической системы в отраслях народного хозяйства и Украине в целом обусловлена переходным периодом и необходимостью рационального управления экономическими процессами.

Транспорт является особой отраслью производства, в которой наряду с экономическими затратами важное значение имеют финансовые эффекты не только с точки зрения улучшения экономических результатов работы отрасли, но и влияние транспортной составляющей на всю народно-хозяйственную продукцию, которая подлежит доставке к месту ее потребления.

Резкое падение объемов перевозок при сохранении практически неизменными инфраструктуры и контингента работающих, усиление в условиях рынка конкуренции со стороны других видов транспорта привело к напряженному финансово-экономическому положению железнодорожного транспорта Украины. В этой ситуации необходимо выработать стратегию развития отрасли на ближайшие несколько лет и на перспективу. Разработанная стратегия развития железнодорожного транспорта Украины предполагает решение следующих задач:

- выявление экономической сущности действующей системы государственного регулирования железнодорожного транспорта с учетом его социальных и экономических функций в обществе;

- определение роли и места государственного регулирования социально-экономических процессов на основе рыночного отношения как фактора ускорения развития экономики;

- выявление объективных тенденций изменения социально-экономических показателей для изучения экономической конъюнктуры отрасли, которая формируется под влиянием разнообразных факторов как внешних, так и внутренних;

- обобщение опыта эффективного использования социально-экономического потенциала отрасли в обеспечении долгосрочного развития экономики Украины;

- обоснование путей и механизмов активного использования социальных ресурсов в повышении конкурентоспособности отрасли;

- раскрытие особенности действия механизма государственного регулирования отрасли и разработка основных направлений их усовершенствования;

- обоснована и предложена концепция развития железнодорожного транспорта с учетом дифференцированных особенностей регионов.

УДК 656.224:629.4

РИСКИ НЕСООТВЕТСТВИЯ НАЛИЧНОГО ПАРКА ВАГОНОВ ЛОКОМОТИВНОЙ ТЯГИ ПОТРЕБНЫМ ОБЪЕМАМ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

В. Г. КУЗНЕЦОВ, А. А. ЕРОФЕЕВ

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель,

А. А. ЗАХАРЕВИЧ

Белорусская железная дорога, г. Минск

Для обеспечения потребного объема перевозок пассажиров в международном и межрегиональном сообщениях Белорусская железная дорога использует парк пассажирских вагонов локомотивной тяги (ПВЛТ) и моторвагонный подвижной состав (МВПС). Обновление пассажирского подвижного состава осуществляется в соответствии с решениями, принятыми в Подпрограмме «Развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь» Государственной программы развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы; Концепции развития перевозок пассажиров до 2020 года; Программе развития перевозок пассажиров железнодорожным транспортом до 2020 года.

Программа обновления подвижного состава на Белорусской железной дороге разработана с учетом социально-экономических условий организации международных и внутригосударственных пассажирских перевозок, а также обеспечения экономической эффективности Белорусской железной дороги: снижение совокупных издержек и достижение положительной рентабельности.

Обеспечение пассажирских перевозок подвижным составом осуществляется с учетом системных тенденций:

- расширение использования комфортабельного МВПС в межрегиональном сообщении бизнес-класса и поэтапный вывод из эксплуатации пассажирских вагонов локомотивной тяги;
- увеличение доли пассажирских поездов, курсирующих в дневное время суток, и уменьшение размеров движения поездов, курсирующих в ночное время, в межрегиональном сообщении;
- повышение скоростей движения поездов, курсирующих в межрегиональном сообщении;
- использование комфортабельных ПВЛТ и МВПС для перевозки пассажиров;
- минимизация количества беспересадочных вагонов в международном сообщении.

Организация регулярного движения пассажирских поездов межрегионального сообщения на МВПС на востребованных маршрутных направлениях Минск – Гомель, Минск – Брест, Минск – Гродно и других позволило увеличить пассажиропоток на указанных направлениях на 10–20 %, увеличить населенность поездов до 70–80 %, возмещение расходов доходами в 2–3 раза по сравнению с поездами на ПВЛТ. Объем перевозок в 2018 году в поездах на МВПС достиг 14,7 % от общего объема межрегиональных перевозок. В результате замены 5 поездов межрегионального сообщения, сформированных из ПВЛТ, на МВПС высвобождено 65 пассажирских вагонов локомотивной тяги. В дальнейшем предусмотрено приобретение 6 составов ДПм-6 и 10 составов ЭПм-5, что позволит высвободить устаревший парк ПВЛТ и предложить пассажирам современный пакет услуг и быструю доставку к месту назначения.

В настоящее время для организации пассажирских перевозок в международном и межрегиональном сообщениях на Белорусской железной дороге используется парк ПВЛТ в количестве 1233 вагона. Общий парк пассажирских вагонов имеет существенную тенденцию снижения в период с 2005 года по 2018 год: абсолютное снижение – 358 вагонов, относительное – 21 %. Темп годового снижения составляет 1,6 %. Темп снижения парка вагонов в целом соответствует темпу снижения объемов перевозок в международном и межрегиональном сообщениях, что не увеличивает риски снижения потенциала перевозочных средств. Несмотря на общую тенденцию уменьшения с 2013 года количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом с годовым темпом снижения 4,8 %, в течение последних двух лет снижение значительно замедлилось и составило менее 1 % в год. Поэтому увеличивается риск несоответствия наличного и потребного парков ПВЛТ. Обновление парка вагонов за последние 5 лет составило 2,4 %, что является наименьшим темпом обновления за период жизненного цикла вагонов.

В структуре парка вагонов локомотивной тяги на 2019 год в основном два типа вагонов: 52,7 % плацкартных (общих) вагонов, 35,7 % – купейных вагонов. Такая узкая типизация отражает потребности пассажиров в перевозках и уровень запрашиваемых услуг.

Анализ технического состояния ПВЛТ указывает на старение парка за последние пять лет с 25,2 до 26,4 лет. В структуре общего парка ПВЛТ вагоны со сроком службы до 25 лет занимают 28 %. Существующий темп обновления парка ПВЛТ составляет менее 1 % в год от среднего парка эксплуатируемого на Белорусской железной дороге при потребной величине среднегодового обновления: по назначенному сроку службы – 4,5 %, по продленному сроку службы – 2,5 %. Износ вагонов ПВЛТ от назначенного срока службы составляет 94 %, а с учетом продления срока службы – 56,7 %.

Истечение назначенного срока службы вагонов и выбытие их из международного сообщения приводит к дефициту перевозочных ресурсов для обеспечения таких перевозок. В отдельные периоды увеличения пассажиропотока дефицит ПВЛТ для формирования максимальных схем составов поездов составляет более 100 вагонов, что вызывает потери в международных перевозках и недополучению доходов от экспорта услуг.

При обновлении ПВЛТ необходимо учитывать основные риски:

- использование устаревших типов вагонов, несоответствующих запросам пассажиров;
- эксплуатация вагонов с предельным сроком службы и ограничения полигона их обращения;
- несоответствие темпов обновления подвижного состава и темпов старения;
- увеличение затрат на ремонт и обслуживание устаревшего ПВЛТ.

Белорусская железная дорога как национальный пассажирский перевозчик решает задачу обновления ПВЛТ на основе долгосрочного инвестиционного сценария путем приобретения нового подвижного состава в соответствии с потребностями пассажирских перевозок, а также продления срока службы и модернизации существующего парка за счет серии капитальных ремонтов пассажирских вагонов (это позволит снизить инвестиционную нагрузку).

Использование ПВЛТ в перспективе планируется в международном сообщении, а также для ночных поездов межрегионального сообщения. В связи с этим потребность в пассажирских вагонах будет с течением времени сокращаться. При приобретении пассажирских вагонов необходимо ориентироваться на новые типы вагонов, которые имеют современные типы конструкции и обустройства, срок службы вагонов не менее 40 лет, обеспечивают конструкционную скорость до 160 км/ч, увеличенное время наработки на отказ.

В программе обновления ПВЛТ на железной дороге применяются два подхода в зависимости от вида пассажирских перевозок: международное и межрегиональное.

В международном сообщении обновление парка ПВЛТ предлагается осуществлять на основе обеспечения баланса вагонов с учетом существующих процессов выбывания и приобретения вагонов, а также спроса на перевозки по отдельным маршрутным назначениям. Прогнозная оценка потребности обновления парка ПВЛТ показывает, что при сохранении объемов международных перевозок на перспективу требуется около 700 вагонов. При этом существующий дефицит (более 100 вагонов) в дальнейшем может увеличиваться вследствие выбывания вагонов по назначенному сроку и в 2025 году может достичь – 200 вагонов. Таким образом, для формирования оптимальной величины парка ПВЛТ в целях обеспечения международных пассажирских перевозок требуется поэтапное обновление подвижного состава с включением в государственную программу развития железнодорожного транспорта как важного условия выполнения социальных запросов общества. При этом около 30 % дефицита ПВЛТ в международном сообщении может быть обеспечено за счет проведения КВР с продлением срока службы вагонов, а оставшаяся часть – за счет закупки новых вагонов (обновление к 2025 году составит более 8 % от общего парка вагонов).

В межрегиональном сообщении использование парка ПВЛТ вагонов целесообразно осуществлять с учетом обновления парка МВПС и срока службы ПВЛТ, занятого в межрегиональном сообщении. Организация обращения поездов межрегионального сообщения бизнес-класса на МВПС позволяет высвободить около 120 вагонов ПВЛТ. Обслуживание поездов межрегионального сообщения эконом-класса предполагается осуществлять ПВЛТ до окончания их срока службы исходя из их технического состояния. С учетом использования вагонов, выбывших из международного сообщения, профицит ПВЛТ в межрегиональном сообщении составит в 2022 году около 200 вагонов. При выбытии вагонов по сроку службы оставшегося парка ПВЛТ будет достаточно для обеспечения потребных перевозок в межрегиональном сообщении эконом-класса без закупки нового подвижного состава в течение 10 лет.

УДК 656.2.022.846

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ МИРОВЫХ ТЕНДЕНЦИЙ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО СООБЩЕНИЯ

Ю. И. КУЛАЖЕНКО

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В 1964 году XX века впервые в мире в Японии была реализована идея высокоскоростного железнодорожного сообщения между городами Токио и Осака с последующей сдачей в эксплуатацию высокоскоростной магистрали Токайдо протяженностью 516 км, где максимальная скорость движения составила 210 км/ч, а время нахождения в пути следования – 3 часа 10 мин.

В 1976 г. XX века в Европе общество железных дорог Франции (SNCF) приступило к строительству высокоскоростной магистрали Париж – Лион, а в сентябре 1981 г. на этой линии введен в эксплуатацию высокоскоростной поезд TGV, развивавшего скорость до 270 км/ч, что позволило установить взаимосвязи Парижа с юго-восточными районами Франции.