

УДК 332.135

О. А. ХОДОСКИНА, канд. экон. наук
Белорусский государственный университет транспорта

СООТВЕТСТВИЕ ОРГАНИЗАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК УРОВНЮ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА

Рассматривается уровень организации железнодорожных пассажирских перевозок в Республике Беларусь в сравнении с зарубежным. Приводятся основные направления по повышению уровня соответствия их экономическому развитию страны. Выделяются особенности и преимущества логистической организации железнодорожной пассажирской перевозки.

На современном этапе Республика Беларусь является государством с динамично развивающейся экономикой. Это можно сказать практически обо всех отраслях, в том числе и транспортной. Однако в случае рассмотрения транспортной сферы в рамках экономической системы государства в первую очередь говорят о грузовых перевозках различными видами транспорта. Аналогичная ситуация и на железнодорожном транспорте – в первую очередь рассматривается доходность, эффективность грузоперевозок. Организация железнодорожных пассажирских перевозок также должна соответствовать уровню экономического развития общества, его социальному потенциалу и потребностям. Эта концепция отражается на развитии железнодорожного транспорта в Республике Беларусь.

Для выполнения перевозок пассажиров железнодорожным транспортом используются ресурсы девяти отраслевых хозяйств железной дороги: пассажирского, перевозок, локомотивного, вагонного, пути, гражданских сооружений, сигнализации и связи, электроснабжения и электрификации, водоснабжения и водоотведения. Также функции организации пассажирских перевозок исполняют обеспечивающие структурные подразделения железной дороги – информационно-вычислительные центры, центр защиты информации, конструкторско-технический центр, отделенческие расчетные центры, восстановительные и пожарные поезда, материально-технического снабжения, собственное автотранспортное хозяйство, администрации отделений и управления железной дороги, организации дорожного подчинения. Они связаны единством технологического процесса перевозки и финансового его обеспечения.

Транспортный процесс при выполнении перевозок пассажиров – процесс перемещения пассажиров, включающий: посадку в транспортное средство, высадку из него, оформление перевозочных документов, перевозку и обеспечение безопасности её выполнения.

В соответствии с функциональной схемой логистической организации железнодорожных пассажирских перевозок по видам сообщений функционирует технологическая составляющая железнодорожных пассажирских перевозок по видам тяги. Для каждого вида сообщения имеется несколько логистических схем системно-отраслевого уровня.

Логистическая организация железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги в международном сообщении предусматривает технологические схемы со сложными связями. Каждая из схем находит свое отражение в экономической модели логистической поддержки каждого элемента.

В соответствии с этими схемами в Республике Беларусь функционирует система тягового обслуживания международных перевозок. При этом разработаны схемы выполнения международных пассажирских перевозок Украина – Литва, Российская Федерация – ФРГ, Российская Федерация – Литва. Такое логистическое распределение на функциональном уровне позволяет выделять финансовые потоки, направляемые железной дорогой на выполнение пассажирских перевозок по каждому виду функционально-технологической связи.

Технологическая схема межрегионального пассажирского сообщения по видам тяги, представленная на рисунке 1, предусматривает решение двух задач: 1) социальной – выполнение полного транспортного обслуживания населения в соответствии с социальными стандартами; 2) экономической – окупаемость перевозок. В соответствии с приведенной схемой логистика межрегиональной железнодорожной пассажирской перевозки по видам тяги предусматривает широкое использование наряду с тепловозами и электровозами моторвагонных транспортных средств – электро- и дизельные поезда, – предназначенных для выполнения межрегиональной перевозки пассажиров.



Рисунок 1 – Функциональная схема тягового обслуживания межрегионального пассажирского сообщения ($A_{вх}$, $A_{вых}$ – входные и выходные пассажиро-километры по видам тяги)

Экономическая составляющая предусматривает дифференциацию эксплуатационных расходов структурных подразделений железной дороги, обеспечивающих тяговое обслуживание по измерителям эксплуатационной работы в соответствии с различными видами тяги. Это позволяет интегрировать логистические расходы железнодорожных пассажирских перевозок в межрегиональном

сообщении с учетом вида тяги и дифференцировать тарифы по регионам страны и участкам железной дороги. Однако логистическая организация железнодорожных пассажирских перевозок будет неполной, если не рассматривать их выполнение по классу обслуживания. Функциональная схема логистической организации железнодорожной пассажирской перевозки по классу обслуживания показывает порядок их распределения по видам сообщений.

Следует отметить, что существующий международный опыт логистической организации железнодорожных пассажирских перевозок свидетельствует о том, что современная логистика железнодорожной пассажирской перевозки имеет более сложную структуру с выделением расходной составляющей по каждому классу обслуживания в соответствии с технологией исполнения перевозочного процесса и используемому транспортному средству (в скоростном поезде, обычном, с использованием смешанной перевозки, выполняемой одним перевозчиком).

Также следует учитывать прозрачность калькуляции по используемой форме логистической организации пассажирской перевозки. В мировой практике предусмотрены четыре варианта исполнения международной железнодорожной перевозки:

1) евро-ночной: следует в ночное время с минимальным количеством остановок, отправление вечером с начальной станции и прибытие в удобное утреннее время на станцию назначения (скорость движения поезда не имеет значения для пассажира); поезд сформирован только из спальных вагонов класса «Люкс», а пассажир обслуживается по тарифу все включено;

2) ночной экспресс: следует с повышенной скоростью (160–200 км/ч) в ночное время с минимальным количеством остановок; предусмотрено два класса обслуживания – бизнес и эконом; сформирован только из спальных вагонов;

3) ночной скорый: следует со скоростью не более 160 км/ч с остановками в пунктах существенной посадки-высадки пассажиров (обычно не менее 20–25 % от количества пассажирских мест в поезде); предусмотрено два класса обслуживания (бизнес и эконом); состав сформирован из вагонов различного типа (спальные места составляют не более 50 %);

4) евро-сити: следует со скоростью 250–420 км/ч без промежуточных остановок между начальным и конечным пунктами, сформирован из моторвагонных составов модульного типа (без тамбуров); обслуживание по эконом-классу.

Выделенные варианты позволяют в значительной степени точно выделять расходную составляющую по каждому классу обслуживания в соответствии с технологией исполнения перевозочного процесса и используемому транспортному средству (в скоростном поезде, обычном, с использованием смешанной перевозки, выполняемой одним перевозчиком). В международном сообщении железных дорог в странах ЕС не предусмотрен коммерческий класс обслуживания. Это связано с назначением чартерных поездов

туристических компаний, которые обслуживаются по уровню гостиничного типа (по тарифу все включено).

При логистической организации межрегиональной железнодорожной перевозки пассажиров предусматривается пять вариантов её исполнения:

1) **интерсити**: перевозка пассажиров выполняется в дневное время между городами по эконом-классу обслуживания с промежуточными остановками в пассажирообразующих пунктах (скорость движения поезда 160–200 км/ч);

2) **интерсити+**: при перевозке пассажиров предусматривается наличие только начального и конечного пунктов их посадки-высадки, только в дневное время суток по бизнес-классу обслуживания (скорость движения поезда 250–420 км/ч);

3) **ночной экспресс**: выполнение перевозки пассажиров в ночное время по классу 3* (бизнес-класс) или на уровне эконом-класса при следовании поезда без промежуточных остановок; предусматривается отправление и прибытие поезда по конечным пунктам в удобное для пассажира время;

4) **ночной скорый**: перевозки пассажиров выполняются в ночное время с наличием промежуточных остановок по пассажиро-образующим станциям с обслуживанием на уровне бизнес- и эконом-класса (купейные и плацкартные вагоны со спальными местами);

5) **ночной пассажирский**: обслуживание по эконом-классу или бюджетной перевозки – наличие спальных и мест для сидения в вагонах. Поезд следует со всеми остановками.

При логистической организации перевозок пассажиров в региональном сообщении в странах ЕС предусмотрены три варианта исполнения:

1) **интерсити с использованием поездов модульного типа** по системе обслуживания бизнес-класса (когда поезд не делает ни одной остановки между городами регионального значения или в регионе) и движение осуществляется со скоростью не ниже 120–160 км/ч;

2) **региональный экспресс** – поезд движется между начальным и конечным населенными пунктами без промежуточных остановок, а сама перевозка выполняется на уровне эконом-класса;

3) **региональный поезд, следующий со всеми остановками**. В зависимости от формирования вагонами различного типа обслуживание пассажиров осуществляется на уровне эконом-класса или бюджетной перевозки (в старых модернизированных вагонах с минимумом комфорта).

Городская электричка относится к классу социальных перевозок, которые по классу обслуживания пассажиров выполняются на уровне бюджетной перевозки.

Таким образом, логистический подход к организации железнодорожных пассажирских перевозок предусматривает их выполнение по классу обслуживания. Экономические и эксплуатационные показатели вида сообщения по классу обслуживания пассажиров выделяются в отдельную категорию управленческого

учета только в ряде высокоразвитых стран (Германия, Франция, Италия, Испания, Великобритания, Япония и Китай) и прорабатывается в Украине, Беларуси и Казахстане. Необходимость в таком распределении для железнодорожной системы Республики Беларусь связана с формированием тарифов на железнодорожные пассажирские перевозки с учетом класса обслуживания. При фрагментарном разделении пассажирских перевозок по классу обслуживания с учетом экономической составляющей можно будет говорить о завершенности логистического подхода к их выполнению. При его отсутствии на некоторых маршрутах Белорусской железной дороги пассажирские перевозки выполняются по бизнес-классу с оплатой проезда по тарифу эконом-класса, что приводит к недофинансированию перевозок.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Издержки, затраты, расходы / Е. Р. Мухина [и др.] // Вестник современной науки – 2016. – № 1 (13). – С. 95–97.

2 **Михальченко, А. А.** Использование принципов логистического подхода при управлении расходами на железнодорожные пассажирские перевозки / А. А. Михальченко, О. А. Ходоскина // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 11. – Гомель : БелГУТ, 2018. – 182 с.

3 **Ходоскина, О. А.** Функционально-технологическое распределение логистики железнодорожных перевозок пассажиров / О. А. Ходоскина // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 10. – Гомель : БелГУТ, 2017. – 186 с.

4 **Михальченко, А. А.** Новые подходы к реформированию железнодорожной отрасли / А. А. Михальченко // Технологии и инфраструктура транспорта : материалы Междунар. науч.-техн. конф. – Харьков, 2018. – С. 181–183.

5 **Хусаинов, Ф. И.** Экономические реформы на железнодорожном транспорте : [монография] / Ф. И. Хусаинов. – М. : Изд. дом «Наука», 2012. – 192 с.

6 **Свидло, А. И.** Последовательность этапов управления затратами предприятия в нестабильных рыночных условиях / А. И. Свидло // Современные технологии управления. – 2015. – № 6 (54). – С. 55–60.

7 Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / В. Г. Гизатуллина [и др.] ; под общ. ред. В. Г. Гизатуллиной, Д. А. Панкова ; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. – Гомель : БелГУТ, 2008. – 368 с.

8 **Шатров, С. Л.** Развитие методики оценки экономической эффективности использования подвижного состава железнодорожного транспорта / С. Л. Шатров, О. В. Липатова // Рынок транспортных услуг (проблемы повышения эффективности) : Междунар. сб. науч. тр. – Вып. 9. – Гомель : БелГУТ, 2016. – С. 334–343.

O. HODOSKINA

Belarusian State University of Transport

COMPLIANCE OF THE ORGANIZATION OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION TO THE LEVEL OF ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE COMPANY

The level of organization of railway passenger traffic in the Republic of Belarus is compared with the foreign one. The main directions for increasing the level of compliance with their economic development of the country are given. The features and advantages of the logistics organization of railway passenger transportation are highlighted.

Получено 25.09.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).**

Вып. 12. Гомель, 2019

УДК 658.7/.8.004.67

И. М. ЦАРЕНКОВА, канд. экон. наук, доцент

И. А. МАСЛОВСКАЯ

Белорусский государственный университет транспорта

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Выполнен анализ рынка международных автомобильных перевозок Республики Беларусь. Показана динамика основных его показателей в сравнении с железнодорожным транспортом. Особое внимание уделено характеристике дорог на грузонапряженных участках. Определены приоритетные направления повышения эффективности транспортного обслуживания грузопотоков на территории страны.

Транспорт рассматривается в качестве важнейшего фактора социально-экономического роста Республики Беларусь, обеспечивающего единство экономического пространства страны и совершенствование межрегиональных и международных транспортно-экономических связей. В условиях, когда происходит процесс повышения взаимозависимости стран мира вследствие развития международной торговли и всё более тесной интеграции национальных рынков капитала, товаров и услуг, роль транспорта в экономике существенно возрастает.

По итогам 2018 г. объем валового внутреннего продукта (ВВП) в текущих ценах составил 121,6 млрд руб., что превышает уровень 2017 г. в сопоставимых ценах на 3 %, индекс-дефлятор ВВП достиг 111,6 % [1, с. 2]. Важную роль в его формировании играет автомобильный транспорт, выполняющий международные перевозки, который не только реализует функцию по оказанию транспортных услуг, но и служит средством обеспечения внешнеэкономических связей. Представленные в таблице 1 данные характеризуют динамику автомобильного транспорта в составе экспорта транспортных услуг по перевозке грузов и пассажиров.