

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).

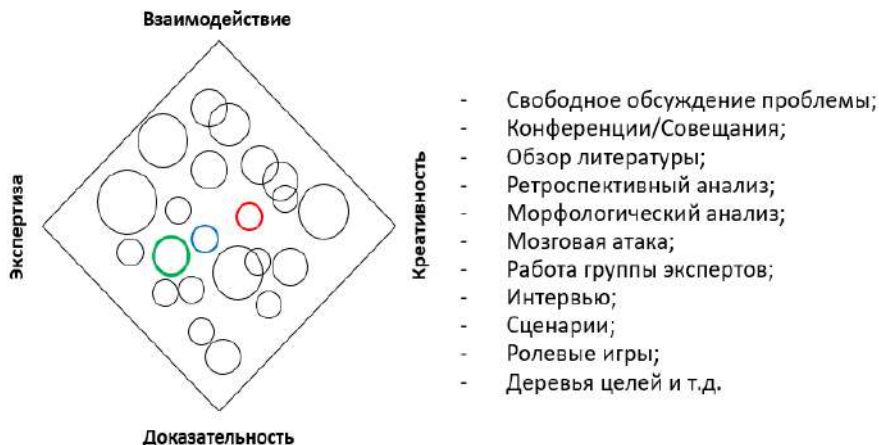


Рисунок 1 – Методы форсайт-исследования

Форсайт начинает работать при применении всего комплекса методов и эффективно себя показывает в ряде направлений исследований. Целесообразность развития пассажирского железнодорожного комплекса было бы результативно исследовать с использованием форсайта. Комплексность форсайта в отношении развития пассажирского кластера должна как минимум основываться на следующих тенденциях:

- развитие грузового движения в том числе по коридорам «Север - Юг» и «Запад – Восток»;
- развитие туристической сферы;
- общие тенденции развития транспортной сети, в том числе автотранспорта и авиационного транспорта, в связи с меняющейся геополитической обстановкой;
- мультимодальность пассажирских перевозок как перспективный тренд развития транспорта;
- платежеспособность населения сейчас и в будущем;
- рост продолжительности жизни;
- рост численности населения и распределение плотности населения по регионам РФ;
- экологические аспекты и т. д.

Полигон организации скоростного и высокоскоростного движения охватывает Северо-Запад, центральную Россию и юг страны. Проект реализации высокоскоростной магистрали (далее – ВСМ) Москва – Санкт-Петербург предполагает протяженность 680 км и время в пути для пассажира 2 часа 30 минут (рисунок 2).

ВСМ Москва - Санкт-Петербург



Рисунок 2 – Характеристики ВСМ Москва – Санкт-Петербург

Магистраль Москва – Казань протяженностью 800 км обещает время в пути 3 часа 10 минут (рисунок 3).

ВСМ Москва-Казань



Рисунок 3 – Характеристики ВСМ Москва – Казань

Общим ключевым фактором для этих проектов является протяженность до 1000 км. Мировой опыт организации высокоскоростного железнодорожного движения при существующих технических возможностях показывает, что именно на таком расстоянии ВСМ может эффективно конкурировать с воздушным транспортом.

Проект высокоскоростного грузопассажирского коридора «Евразия» общей протяженностью выше 7000 км, безусловно, амбициозный и значимый проект даже с позиции геополитического подхода. Однако вопрос, сможет ли общее время в пути от Москвы до Пекина (32 часа против обычных 132 часов) конкурировать с авиаперевозкой, требует дополнительного исследования. Этот проект должен иметь серьезное экономическое и социальное обоснование, которое и может дать форсайт-исследование. Ведь еще одним преимуществом форсайта является работа с длительным периодом будущего (более 50 лет). Например, известна методика оценки преимущества высокоскоростного железнодорожного сообщения [8] на расстояние до 1000 км и свыше 1000 км (рисунок 4).

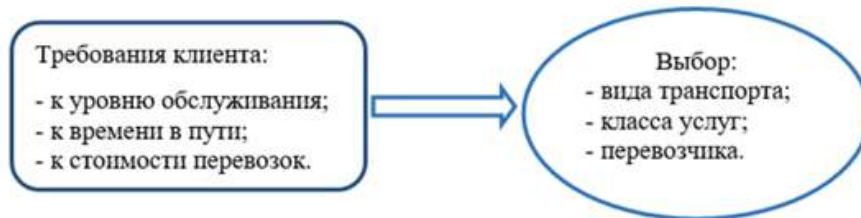


Рисунок 4 – Условия выбора вида транспорта, класса и услуг перевозчика пассажиром

Рейтинг того или иного перевозчика или вида транспорта по критериям выбора может быть подсчитан по формуле

$$G = \sum_{j=1}^n \frac{P_i}{j},$$

где P_i – критерий; j – ранг.

Также следует понимать, что тренд мультимодальности пассажирских перевозок требует исследования взаимодействия высокоскоростного пассажирского транспорта с другими видами транспорта, удобных высокотехнологичных транспортно-пересадочных комплексов. Особое внимание следует уделить оперированию такими перевозками и определению правового статуса возможного оператора пассажирских перевозок.

В связи с вышеизложенным можно сделать следующие выводы:

- развитие пассажирского кластера ОАО «РЖД», возможно, должно быть обосновано, с помощью форсайт-исследования;
- реализация проекта ВСМ на расстояния свыше 1000 км должна иметь серьезное социальное и экономическое обоснование;
- развитие пассажирского комплекса должно проходить в рамках мультимодальности;
- развитие мультимодальных перевозок предполагает выделение оператора пассажирских перевозок, который требует определения правового и технического статусов.

Список литературы

- 1 Влияние процессов глобализации и регионализации мировой экономики на развитие транспортной отрасли / П. В. Куренков [и др.] // Вестник транспорта Поволжья. – 2023. – № 4 (100). – С. 67–70.
- 2 Покровская О. Д. Совершенствовании эксплуатационной работы пассажирских и технических станций / О. Д. Покровская, П. К. Паршин // Транспорт: наука, техника, управление : Научный информационный сборник. – 2023. – № 8. – С. 26–33.
- 3 Афанасьев, Г. Э. Что такое форсайт? Попытки определения [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://stra.teg.ru/library/global/Prognoz/foresight/4>. – Дата доступа : 02.09.2023.
- 4 Балацкий Е. В. Технологии предвидения будущего: от сложного к простому [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.kapitalrus.ru/articles/article/64>. – Дата доступа : 02.09.2023.
- 5 Гохберг, Л. М. Новые тенденции в российской практике форсайт-исследований / Л. М. Гохберг // Форсайт. – 2009. – № 3 (11). – С. 5.
- 6 Третьяк, В. П. Формирование Форсайта и развитие гражданского общества / В. П. Третьяк // Управление наукой и наукометрия. – 2007. – № 2. – С. 141–146.
- 7 Куренков П. В. Применение форсайт-технологий в управлении транспортным комплексом / П. В. Куренков, М. А. Нехаев, Н. В. Мойсевич // Вестник транспорта. – 2012. – № 3. – С. 36–44.
- 8 Оценка конкурентоспособности высокоскоростного железнодорожного и авиационного транспорта на расстояние перевозки до 1000 км / А. С. Кожевникова [и др.] // Управление эксплуатационной работой на транспорте (УЭРТ–2022) : сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф. / под ред. А. Ю. Паньчева, Т. С. Титовой, О. Д. Покровской; отв. за выпуск А. В. Сугоровский [и др.]. – СПб. : 2022. – С. 253–257.