

АПРОБАЦИЯ ПРИНЦИПОВ КОМПЛЕКСНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ РЕГИОНОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Е. А. ФЕДОРОВ, А. А. ЕРОФЕЕВ, И. М. ЛИТВИНОВА, М. А. КИЛОЧИЦКАЯ
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

К. Н. БОЯР
Белорусская железная дорога, г. Минск

Для развития системы нормативных правовых актов (НПА) Республики Беларусь в области комплексного планирования транспортного обслуживания населения регионов необходимо разработать ряд нормативных документов, регламентирующих правовые, организационные, технические, экономические условия обеспечения транспортного обслуживания в регионах Республики Беларусь. Одним из таких документов являются Методические рекомендации по формированию Комплексного плана транспортного обслуживания населения регионов Республики Беларусь (далее – Методические рекомендации), которые предназначены для оценки и обоснования правовых и социально-экономических норм, технических возможностей транспорта, экономической эффективности функционирования видов транспорта общего пользования, регламентации организационного взаимодействия организаций транспорта с органами государственного управления.

Методические рекомендации базируются на методах системного анализа объемов и структуры пассажиропотоков в регионах, состояния транспорта и инфраструктуры, методах социально-экономического анализа развития регионов, методах выбора системы транспортного обслуживания, организации движения и иных методах и способах, позволяющих решить следующие задачи:

– регламентировать нормы нормативно-правового регулирования отношений между субъектами рынка пригородных пассажирских перевозок, в том числе местными исполнительными органами, перевозчиками, пассажирами, владельцами инфраструктуры и другими заинтересованными сторонами;

– установить и научно обоснованно рассчитать исходные, расчетные и целевые параметры транспортного обслуживания и гарантировать, что цели и ключевые параметры транспортного обслуживания, определяемые стратегическими и программными НПА, будут соответствовать потребностям и интересам общества, а также основным направлениям развития региональных пассажирских перевозок;

– сформировать типовые подходы к определению целевых параметров единой модели транспортного обслуживания, что обеспечит создание равноправных условий для всех участников рынка региональных пассажирских перевозок в Республике Беларусь;

– установить потребности в маршрутах и транспортных ресурсах перевозчиков, провести технико-экономическую оценку мер развития регионов, выполнить расчеты по экономической эффективности и долгосрочной инвестиционной привлекательности региональных пассажирских перевозок и предоставления услуг транспортной инфраструктуры.

Методические рекомендации должны включать в себя набор инструментов по определению целевых параметров транспортного обслуживания для формирования стратегических подходов к развитию региональных пассажирских перевозок, сравнительному анализу целевых параметров с показателями социально-экономического развития региона. Использование Методических рекомендаций позволяет разрабатывать целевую модель регионального государственного заказа на оказание услуг в части пригородных пассажирских перевозок, повысить эффективность использования бюджетных средств для финансирования приоритетных направлений развития транспортного обслуживания.

В целях научно-практического обоснования реализации Комплексных планов транспортного обслуживания населения регионов Республики Беларусь (далее – Комплексный план) была реализована апробация положений Методических рекомендаций на примере полигона транспортного обслуживания участка Минск – Осиповичи с охватом г. Минска, Минской и Могилевской областей.

Государственным объединением «Белорусская железная дорога», Минским городским исполнительным комитетом, Минским областным исполнительным комитетом и Могилевским областным исполнительным комитетом по предоставлению от операторов автомобильных перевозок пассажи-

ров и автомобильных перевозчиков, осуществляющих городские, пригородные, междугородные внутриобластные, междугородные межобластные автомобильные перевозки пассажиров в регулярном сообщении, были предоставлены данные по маршрутам и рейсам, относящимся к исследуемому участку для разработки Комплексного плана.

Этапами апробации было предусмотрено решение следующих задач:

- социально-экономическая и техническая оценка существующего состояния транспортного обслуживания населения региона в части региональных (пригородных) и городских пассажирских перевозок, содержащая характеристику транспортной и маршрутной сетей региона, параметры внутрирегионального транспортного баланса и параметры транспортного обслуживания населения в части региональных (пригородных) и городских пассажирских перевозок;

- разработка целевой модели транспортного обслуживания населения региона, содержащей ключевые приоритеты и целевые параметры транспортного обслуживания населения, а также направления оптимизации схемы транспортного обслуживания;

- формирование дорожной карты, формализующей основные подходы к достижению целевого состояния транспортного обслуживания населения региона, содержащей подходы к формированию программы организационно-технических мер по реализации комплексного плана транспортного обслуживания населения, необходимые транспортные ресурсы, организационное обеспечение перевозок, экономическое обеспечение, эффекты от реализации комплексного планирования;

- разработка требований к параметрам регионального плана (заказа) осуществления региональных (пригородных) и городских пассажирских перевозок, определение объекта и предмета заказа, а также значений параметров государственного заказа.

Ключевыми принципами качества разработки Комплексного плана являются:

- обеспечение выполнения требований социальных стандартов транспортного обслуживания населения региона в соответствии с действующими НПА;

- достижение положительной динамики изменения расходов на организацию региональных (пригородных) и городских пассажирских перевозок;

- снижение величины убытков и размеров государственных субсидий на компенсацию расходов по организации транспортного обслуживания населения региона;

- эффективность инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры, обновление транспортных средств, внедрение новых более производительных объектов и устройств, средств информационного обеспечения.

Для достижения указанных принципов при разработке Комплексных планов необходимо оценивать и использовать систему мероприятий оптимизационного характера по установленным критериям. В качестве таких мероприятий могут выступать варианты оптимизации схемы и способов транспортного обслуживания:

- отмена курсирования поезда, автомобильного транспортного средства по конкретному рейсу;

- изменение типа подвижного состава, автомобильного транспортного средства, обслуживающего конкретный рейс (уменьшение либо увеличение вместимости подвижного состава, автомобильного транспортного средства);

- замена обслуживания рейса одним видом транспорта на другой;

- изменение протяженности маршрута по конкретному рейсу (увеличение протяженности маршрута, сокращение протяженности);

- назначение новых маршрутов и введение дополнительных рейсов на существующих маршрутах;

- ряд других мероприятий, предлагаемых перевозчиками, операторами пассажирских перевозок и иными участниками перевозочного процесса.

Отдельные результаты апробации принципов и методики комплексного планирования транспортного обслуживания населения участка Минск – Осиповичи с охватом г. Минска, Минской и Могилевской областей, содержащие предлагаемые мероприятия и эффект от их реализации, сведены в таблицу 1.

Таблица 1 – Результаты апробации методики оценки мер при комплексном планировании транспортного обслуживания населения участка Минск – Осиповичи

Вид транспорта	Маршрут	Мероприятия	Эффект от реализации мероприятий (снижение убытков), руб. в неделю
Железнодорожный	Минск – Осиповичи	Отмена поездов 6902, 6914, 6928 ежедневного обращения	35127
	Осиповичи – Минск	Отмена поездов 6911, 6919, 6929 ежедневного обращения	34010
	Минск – Талька	Отмена поезда 6916	5445
	Талька – Минск	Отмена поезда 6927	6228
	Минск – Пуховичи	Отмена поезда 6930, курсирование поезда 6926 только по рабочим дням	8573
	Пуховичи – Минск	Отмена поезда 6901, курсирование поезда 6903 только по рабочим дням	9026
Автомобильный	ДС «Серова» – Дубовый лес	Организация движения по маршруту 385 ДС «Серова» – Михановичи	5911
		Организация движения по маршруту 442 Дубовый лес – ДС «Серова»	
Суммарный эффект от реализации комплексного плана на полигоне			104320

Таким образом, предлагаемые мероприятия по оптимизации системы транспортного обслуживания населения на примере участка Минск – Осиповичи с охватом г. Минска, Минской и Могилевской областей позволяют достичь целевых принципов комплексного планирования транспортного обслуживания населения и обеспечить снижение величины убытков и размеров государственных субсидий на компенсацию расходов по организации транспортного обслуживания на 104320 рублей в неделю.

Апробация Методических рекомендаций позволила верифицировать предложенные методики решения задач плана, подтвердить актуальность и достоверность принципов разработки целевых показателей и целевой модели, обоснованности мер дорожной карты развития региона для оказания потребных и качественных услуг населению в перевозках.

Список литературы

- 1 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 23.03.2021 г. № 165.
- 2 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 06.01.1999 г., № 237–3.
- 3 Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Респ. Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3.
- 4 Об основах транспортной деятельности : Закон Респ. Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-3.

УДК 338.262.8

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЕ

О. А. ХОДОСКИНА, М. А. ДОРОШКОВА, Т. Г. ПОТЁМКИНА
Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Современная экономическая система государства является очень динамичной структурой, имеющей значительный потенциал различного характера, который может быть реализован на пользу страны. Транспортно-логистическая составляющая имеет в нем немаловажное значение ввиду необходимости обеспечения постоянной взаимосвязи между элементами экономической системы. Развитие интеграции мировой экономики и глобализация бизнеса содействуют созданию международных логистических систем и глобальных цепей поставок: международная логистическая деятельность становится более комплексной, а такие проблемы, как размещение производства и центров дистрибьюции, выбор видов транспорта, типов сервиса, методов управления запасами,