

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»**

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

В.А. ПОДСОРИН, Т.А. ФЛЯГИНА

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ**

Учебное пособие

Москва – 2019

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА»

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ФИНАНСОВ

Кафедра «Экономика и управление на транспорте»

В.А. ПОДСОРИН, Т.А. ФЛЯГИНА

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ

Учебное пособие
для бакалавров и магистров направлений «Экономика» и
«Менеджмент»

Москва – 2019

УДК 656.224

П – 44

Подсорин В.А., Флягина Т.А. Экономические аспекты развития пассажирских перевозок в дальнем следовании: Учебное пособие для бакалавров и магистров направлений «Экономика» и «Менеджмент». – М.: РУТ (МИИТ), 2019. – 77 с.

В учебном пособии рассматриваются актуальные экономические проблемы экономики пассажирских перевозок, представлены основные, экономические результаты и перспективы реформирования в пассажирском комплексе, приведена характеристика современной системы управления пассажирскими перевозками в дальнем следовании, определены ключевые проблемы в сфере государственного регулирования деятельности пассажирского комплекса дальнего следования; рассмотрены основные объёмные и качественные показатели работы пассажирского подвижного состава.

Учебное пособие предназначено для подготовки бакалавров и магистров по направлениям «Экономика», «Менеджмент», а также может быть использовано в системе повышения квалификации практических работников сферы транспорта.

Рецензенты:

И.о. зав. кафедрой "Современные технологии социально-экономического образования"
РУТ (МИИТ) к.э.н., доцент И.И. Соколова;

Заместитель начальника отдела экономики и управления эффективностью пассажирских перевозок, к.э.н. Е.М. Лони́на.

© РУТ (МИИТ), 2019

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава 1. ОСНОВЫ ЭКОНОМИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.....	4
1.1. ЗНАЧЕНИЕ И ДИНАМИКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	4
1.2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ КОМПЛЕКСОМ	7
1.3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК.....	11
Глава 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ	21
2.1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.....	21
2.2. ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩИХ И ПЕРСПЕКТИВНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПАРАМЕТРОВ РЫНКА В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.....	30
Глава 3. ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ	37
3.1. ПЛАН РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ	37
3.2. КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	40
3.3. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ.....	43
Глава 4. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.	48
4.1. ОСНОВНЫЕ ВАРИАНТЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.....	48
4.2. КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ЗАТРАТ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА ОСНОВЕ КОМПРОМИССНЫХ ПРИНЦИПОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ	60
4.3. КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.....	69
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	74
СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	75

Глава 1. ОСНОВЫ ЭКОНОМИКИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

1.1. ЗНАЧЕНИЕ И ДИНАМИКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Пассажирские перевозки занимают особое место в работе транспорта. Это обусловлено их высоким социально-экономическим значением в жизни общества и выполнением одной из важнейших гарантий государства – свободы передвижения. Потребность населения в перевозках связана как с производственной деятельностью (поездки к месту работы и в командировки), так и с культурно-бытовой необходимостью (поездки на отдых, экскурсии, туристические поездки).

Рынок транспортных услуг представлен следующими видами пассажирских перевозок: внутригородскими, пригородными, междугородными и международными. Каждый из видов перевозок характеризуется различной емкостью рынка, видом и уровнем конкуренции, мотивацией поездки и эластичностью спроса (ценовой, перекрестной и от дохода).

Внутригородские перевозки являются наиболее значительными по количеству перевезенных пассажиров. В крупных городах транспортный рынок достаточно конкурентен и представлен метрополитеном, различными видами наземного городского транспорта, личными автомобилями и такси, а также железнодорожным транспортом, которым выполняется значительная часть внутригородских перевозок и значение которого в последние годы по мере роста крупных городов и численности населения в них существенно возрастает. В небольших городах и населенных пунктах транспортный рынок более монополизирован и представлен, в основном, автобусным транспортом и личными автомобилями населения.

Пригородные перевозки занимают второе место по массовости после внутригородских. Рынок этого вида транспортных услуг представлен железнодорожным, автобусным, а также личным автотранспортом. К целям пригородных поездок, кроме перемещений к месту работы, учебы и по другим личным надобностям, добавляется значительное количество дачных поездок. Большое влияние на окончательный выбор населением определенного вида транспорта оказывает такой неценовой фактор конкуренции как удобство и надежность расписания. Для населения, совершающего ежедневные поездки в пригородном сообщении на работу и учебу, основным видом транспорта является железнодорожный из-за его высокой провозной способности, надежности и регулярности движения. Велика его социальная роль в перевозках городского населения на дачные участки, к местам массового отдыха.

Междугородние перевозки значительно различаются по расстояниям поездки пассажиров. Их можно разделить на местные и дальние перевозки. Местные перевозки выполняются, в основном, железнодорожным транспортом и автобусами, спрос на которые зависит от удобства времени отправления и прибытия, продолжительности поездки, местонахождения начального и конечного пункта следования, количества багажа, разрешенного к платному и бесплатному провозу, безопасности и комфортности проезда.

Перевозки пассажиров на большие расстояния выполняются преимущественно железнодорожным и воздушным видами транспорта и небольшой долей автобусных и водных сообщений. Среди мотивации поездок населения на большие расстояния выделяются производственные, рекреационные (на отдых, в гости, экскурсии).

На железнодорожном транспорте 35% поездок пассажиров связаны с посещением родственников и друзей, 33% – с командировками и 21% – с поездками к месту отдыха. На воздушном транспорте выше доля деловых поездок (39%) и поездок к месту отдыха (33%). Конкуренция между железнодорожным и авиатранспортом носит как ценовой, так и неценовой характер. Спрос зависит от цены, дохода и цены конкурента, однако сильно дифференцирован по разным группам пассажиров в зависимости от цели поездки. Каждый из видов транспорта в данном сегменте рынка характеризуется своими преимуществами и недостатками, в связи с чем определяющее значение для потребительского выбора имеет соотношение «цена-качество».

Международные перевозки во многом аналогичны дальним. Лидирующее положение на данном рынке транспортных услуг занимает воздушный транспорт. В развитии связей с европейскими и азиатскими странами большую роль также играет железнодорожный транспорт. Международные экономические, политические и социальные процессы, произошедшие в последние годы, оказали существенное влияние на данный вид перевозок, в частности произошло снижение количества перевезённых пассажиров в 2 раза за 2014-2015 гг.

Рынок железнодорожных пассажирских перевозок в сообщении России со странами дальнего зарубежья, СНГ и Балтии с 2010 по 2013 год демонстрировал устойчивое снижение на уровне 4,9 % за период.

В 2014 году на фоне общего падения потребительской активности, обусловленной макроэкономической ситуацией и политическими факторами зафиксировано снижение пассажиропотока в международном сообщении железнодорожных перевозок на 44 %. В 2015 году снижение пассажиропотока составило 33 %.

В 2015 году в структуре рынка железнодорожного транспорта значительную долю занимала Республика Беларусь – 32 %. Второе место занимает Украина – 31 %, затем

следуют Казахстан – 14 %, Финляндия – 6 %, Узбекистан – 5 % и Республика Молдова – 4 %. Остальные страны занимают не более 8 %.

Ухудшение состояния экономики в 2015 году сопровождалось снижением покупательной способности и транспортной активности населения, что оказало давление на российский транспортный рынок. В 2015 году рынок пассажирских перевозок в дальнем следовании, включающем внутригосударственное и международное сообщение, сократился на 6 % и составил 332,8 млрд пасс.-км.

С конца 2014 года в гражданской авиации наметился спад пассажиропотока на международных воздушных линиях – основном драйвере роста рынка на протяжении нескольких прошлых лет. По этой причине сокращение объемов перевозок авиакомпаниями в 2015 году составило 6 %. Пассажирооборот железнодорожного транспорта сократился также на 6 %.

Ежегодно структура изменялась, но на основе факторов 2015 года доля транспортного рынка не претерпела изменений. Так, по итогам 2015 года железнодорожному транспорту принадлежало 26% рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании в международном сообщении. Доля рынка авиационного транспорта по итогам 2015 года составила 68 %. Ежегодное сокращение доли железнодорожного транспорта является признаком высокого уровня конкуренции на рынке транспортных услуг.

Экономические, политические и социальные процессы, происходящие в России, оказывают существенное влияние на функционирование пассажирской транспортной системы. Объем перевозок пассажиров по железным дорогам России с 2010 по 2018 год увеличился на 22% до 1155 млн человек. Однако рост наблюдается только в пригородном сообщении (+25,7% до 1 045 млн человек). В дальнем следовании пассажирские перевозки с 2010 по 2018 год сократились на 4,3% до 110 млн человек, при этом с 2015 года наблюдается рост перевозок (+12 млн человек к 2018 году). (таблица 1.1).

Железнодорожный транспорт, наряду с автомобильным, является основным видом пассажирского транспорта в стране. Он выполняет более 40% пассажирооборота страны. По объему пассажирских перевозок железные дороги занимают одно из ведущих мест в мировой транспортной системе, уступая лишь железным дорогам Японии, Индии и Китая.

Усиливающаяся конкуренция между видами транспорта обуславливает необходимость реализации мероприятий, связанных с повышением эффективности и качества пассажирских перевозок: улучшение культуры обслуживания пассажиров на вокзалах и в пути следования, увеличение объема услуг, совершенствование тарифной политики и структуры управления.

Таблица 1.1 – Перевозки пассажиров и пассажирооборот железнодорожного транспорта общего пользования за 2010–2018 гг.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Отправлено пассажиров - всего, млн чел.:	947	993	1059	1080	1076	1025	1037	1118	1155
в том числе по видам сообщения									
дальнее	115	115	117	111	104	98	101	102	110
в том числе скоростное и высокоскоростное сообщение								6,1	7,3
пригородное	832	878	942	969	972	927	936	1016	1045
в т.ч. по МЦК								110,6	129,5
Удельный вес, %:									
во всех сообщениях,	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе по видам сообщения									
дальнее	12,1	11,6	11,0	10,3	9,7	9,6	9,7	9,1	9,5
пригородное	87,9	88,4	89,0	89,7	90,3	90,4	90,3	90,9	90,5
Пассажирооборот - всего, млрд пасс-км.:	138,9	139,8	144,6	138,5	130,0	120,6	125,0	122,9	129,3
в том числе по видам сообщения									
дальнее	111,0	111,0	113,0	105,8	96,3	89,6	94	91,8	96,1
в том числе скоростное и высокоскоростное сообщение								12,4	15,6
пригородное	28,0	29,3	31,6	32,7	32,6	31,1	31	31,1	33,2
Удельный вес, %:									
во всех сообщениях,	100	100	100	100	100	100	100	100	100
в том числе по видам сообщения									
дальнее	79,9	79,4	78,1	76,4	74,1	74,3	75,2	74,7	74,3
пригородное	20,1	20,6	21,8	23,6	25,9	25,7	24,8	25,3	25,7

1.2. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ПАССАЖИРСКИМ КОМПЛЕКСОМ

В результате структурной реформы на железнодорожном транспорте в рамках Холдинга «РЖД» выделено несколько бизнес-блоков, в том числе и бизнес-блок «Пассажирские перевозки», который объединяет бизнес-единицы предоставляющие услуги пассажирских перевозок, ремонта и обслуживания пассажирского подвижного состава.

Задачами бизнес-блока являются разработка и предложение на рынок принципиально новых продуктов и услуг в сфере пассажирских перевозок по привлекательным ценам, обеспечение конкурентоспособности железнодорожных перевозок с основными конкурентами – авиацией и автомобильным транспортом.

В сфере перевозок в дальнем следовании компания стремится обеспечить доступную альтернативу пассажирского сообщения для всех регионов России и сохранить долю на рынке перевозок за счет роста сегмента коротких поездок и государственного заказа.

Развивается высокоскоростное и скоростное движения для роста мобильности населения между агломерациями.

В сегменте пригородных перевозок компания стремится к развитию скоростной и доступной альтернативы личному автомобильному и общественному автобусному транспорту в крупных агломерациях

В настоящее время в Департамент пассажирских перевозок входит:

- АО «Федеральная пассажирская компания»;
- Дирекция скоростного сообщения - филиал ОАО "РЖД" (ДОСС);
- ООО «Аэроэкспресс»;
- 24 пригородных пассажирских компаний.

Акционерное общество «Федеральная пассажирская компания» (далее АО «ФПК») является крупнейшей дочерней компанией Холдинга ОАО «РЖД» по размеру доходов, по выполняемому пассажирообороту и количеству сотрудников (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Основные показатели, характеризующие деятельность компаний, входящих в бизнес-блок «Пассажирские перевозки», 2018 г.

Компания	Пассажирооборот, млрд пасс-км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Работников, тыс. чел.
АО «ФПК»	91,1	110,3	59
ДОСС – филиал ОАО «РЖД»		5,5	1,267
ООО «Аэроэкспресс»	0,7	12,1	0,699
24 пригородных компаний	33,1	1046,9	18,6

В 2006 году в рамках реализации мероприятий Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 г. № 384 для организации и управления пассажирскими железнодорожными перевозками в дальнем следовании был создан специализированный филиал ОАО "РЖД" – Федеральная пассажирская дирекция.

В декабре 2009 года на базе имущества Федеральной пассажирской дирекции – филиала ОАО "РЖД" учреждено открытое акционерное общество "Федеральная пассажирская компания".

В уставный капитал ОАО "ФПК" был внесен специализированный имущественный комплекс, а также переведен персонал, обеспечивающий пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем следовании.

С 1 апреля 2010 года ОАО "ФПК" начало самостоятельную деятельность, в качестве перевозчика. Компания является субъектом естественной монополии: приказом ФСТ России от 27 мая 2010 года № 190-т АО "ФПК" включено в реестр субъектов естественных монополий на транспорте в сфере оказания услуг железнодорожных перевозок. Деятельность ОАО "ФПК" на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров подлежит государственному регулированию в соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ (ред. от 30 декабря 2012 года) "О естественных монополиях".

20 ноября 2014 года МИФНС России №46 по г. Москве выданы документы о государственной регистрации изменения наименования открытого акционерного общества "Федеральная пассажирская компания" (ОАО "ФПК") на акционерное общество "Федеральная пассажирская компания" (АО "ФПК").

В настоящее время АО "ФПК" занимает монопольное положение на рынке железнодорожных пассажирских перевозок дальнего следования в России. Этому способствует низкая конкуренция на внутреннем рынке пассажирских железнодорожных перевозок со стороны иностранных компаний в силу существования высоких барьеров для вхождения на российский рынок.

АО "ФПК" имеет высокую социальную и стратегическую значимость для государства как основного перевозчика на маршрутах дальнего и среднего следования с охватом существенной части территории России, включая регионы с экстремальными природно-климатическими условиями и отсутствующей дорожной и воздушной инфраструктурой.

Организационная структура АО «ФПК» включает в себя аппарат управления, 15 региональных филиалов, 3 дочерних общества и 1 вагонный участок центрального направления. В состав филиалов входят 22 пассажирских вагонных депо, 32 вагонных участка, 11 железнодорожных агентств и Центр организации перевозок транспортных средств.

Деятельность АО "ФПК" характеризуется следующими объемными показателями, представленными в таблице 1.3.

В настоящее время активно развиваются проекты по созданию скоростных и высокоскоростных перевозок. Предпосылками создания скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий стали прежде всего рост транспортной активности населения и растущая загруженность автомобильной инфраструктуры. Высокоскоростная магистраль

(ВСМ) – это новая специализированную железнодорожную линию, предназначенную для поездов со скоростями движения от 200 до 400 км/ч. Под скоростным движением – перевозку пассажиров со скоростями от 140 до 200 км/ч по модернизированным существующим линиям.

Таблица 1.3 – Объёмные показатели операционной деятельности АО «ФПК»

Показатель	2016	2017	2018	Изменение 2018/2017, %
Пассажирооборот, млрд пасс.-км	89,5	87,0	91,6	105,3
В поездах формирования АО «ФПК»	85,1	82,8	87,7	106,0
Дерегулированный сегмент	26,0	28,1	33,6	119,5
во внутригосударственном сообщении	24,3	26,5	31,9	120,4
в межгосударственном сообщении	1,7	1,7	1,8	106,4
Регулируемый сегмент	59,1	54,6	54,1	99,0
В поездах формирования стран СНГ и Балтии	4,4	4,2	3,8	91,8
Перевезенные пассажиры, млн пассажиров	93,8	95,1	102,0	107,2
Дерегулированный сегмент	31,1	35,2	41,7	118,4
Регулируемый сегмент	62,7	59,9	60,3	100,6
Средний состав поезда, ваг.	12,7	12,8	12,7	100,0

С конца 2009 года скоростное и высокоскоростное движение по модернизированной инфраструктуре связывает такие регионы, как Московская, Тверская, Новгородская, Ленинградская, Владимирская и Нижегородская области. Высокоскоростные поезда "Сапсан" курсируют в сообщении Москва – Санкт-Петербург, скоростные поезда "Аллегро" – между Санкт-Петербургом и Хельсинки, скоростные поезда "Стриж" – между Москвой и Нижним Новгородом, а скоростные поезда "Ласточка" – между Санкт-Петербургом и Великим Новгородом, Москвой и Нижним Новгородом, в Сочинском регионе и др. Ежегодно скоростные и высокоскоростные поезда ОАО "РЖД" перевозят свыше 3,2 млн пассажиров.

Важным шагом в развитии сети скоростного и высокоскоростного движения в России должно стать строительство современных выделенных магистралей, приспособленных для движения пассажирских поездов со скоростью до 400 км/ч.

Экономические расчеты показывают, что перспективными направлениями для таких линий являются Москва – Санкт-Петербург, Москва – Нижний Новгород – Казань – Екатеринбург с подключением Перми, Уфы и Челябинска, а также Москва – Ростов-на-Дону – Адлер с подключением городов, входящих в этот регион. Время движения между соседними агломерациями сократится до 1-1,5 часа.

Реализация этих проектов позволит воспользоваться услугой высокоскоростного движения свыше 100 млн гражданам, проживающим в зоне тяготения этих железных дорог.

Строительство сети ВСМ и скоростных линий предусмотрено актуализированной Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года и учтено в Прогнозе социально-экономического развития страны на тот же период. Все перечисленные документы подразумевают усиление инвестиционной направленности экономического роста, опирающейся на создание современной транспортной инфраструктуры и высокотехнологичных производств.

Социально-экономические эффекты от создания ВСМ:

- объединение агломераций и региональных центров в единый агломерат;
- предоставление населению современной услуги – высокоскоростной железнодорожной пассажирской перевозки;
- развитие регионов, повышение уровня жизни; удаленные регионы автоматически становятся близкими пригородами крупнейших агломераций России;
- повышение социально-экономического потенциала страны, поскольку развитый транспорт является основой процветания целого ряда других индустрий, а также принципиальным условием для улучшения инвестиционного климата в стране;
- повышение квалификации российских специалистов, повышение уровня занятости населения;
- формирование и развитие единой системы интермодальных комплексов "аэропорты – ВСМ – городской транспорт";
- повышение престижа страны, так как современном мире в ближайшие годы не останется ни одной экономически развитой страны без системы ВСМ.

Организация пассажирского скоростного и высокоскоростного сообщения с использованием состава нового поколения возложена на Дирекцию скоростного сообщения - филиал ОАО "РЖД" (ДОСС), в том числе обслуживание пассажиров, эксплуатация и техническое обслуживание поездов. Также ДОСС обеспечивает подготовку кадров для обеспечения скоростных и высокоскоростных поездов, организация продажи билетов, осуществление мероприятий по снижению себестоимости перевозок.

1.3. ПЛАНИРОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

Разработка планов пассажирских перевозок представляет собой чрезвычайно сложную задачу. Объясняется это тем, что подвижность населения под влиянием многих причин, не поддающихся простому учету, постоянно меняется и правильно

определить ее заранее весьма трудно. Вместе с тем для организации эффективной работы пассажирского транспорта при качественном удовлетворении потребностей населения необходимо стремиться к наиболее точному определению в плане не только объема, структуры и расстояния перевозок пассажиров, но и тенденций их изменения в перспективе, так как от этого зависят потребность в локомотивах, вагонах разного типа и других транспортных средствах, а также в инвестициях, направленных на развитие и реконструкцию пассажирского транспорта.

Планирование пассажирских перевозок существенно отличается от разработки планов по грузовым перевозкам. Оно основано преимущественно на отчетных данных, их анализе и выявлении закономерностей развития пассажирских перевозок.

Широкое использование отчетных данных имеет особое значение при разработке текущих планов пассажирских перевозок. Сопоставление плановых показателей с их значениями за предыдущие годы позволяет избежать ошибок при разработке показателей в годовом плане.

Планирование по отчетным данным без применения дополнительных методов имеет существенный недостаток. Отчетность о перевозках пассажиров отражает лишь фактически реализованный спрос на транспортные услуги. Поэтому при планировании перевозок пассажиров подробно изучаются и другие факторы, влияющие на объем и структуру этих перевозок. Анализ транспортного рынка сейчас становится важнейшей частью работы по планированию и организации пассажирских перевозок. Создание в пассажирском комплексе и на дорогах маркетинговых подразделений позволяет анализировать спрос населения на различные условия перевозок, выявлять уровень неудовлетворенного спроса, его причины и возможности ликвидации в планируемом периоде. На направлениях, где параллельно железным дорогам перевозки осуществляются и другими путями сообщений, анализируется спрос пассажиров на другие виды транспорта, уровень оплаты поездки у конкурентов, тенденции развития перевозок и другие показатели. В результате анализа разрабатываются эффективные меры повышения конкурентоспособности железных дорог.

Перевозки пассажиров планируются как в целом, так и по видам сообщений. Для каждого вида пассажирских перевозок характерны свои закономерности развития. На рост объема пригородных перевозок могут оказывать влияние увеличение частоты движения поездов или открытие остановочных пунктов, изменение режима труда и отдыха населения, расширение пригородной зоны.

Изменение платежеспособного спроса населения, уровень конкурентоспособности других видов транспорта, состояние промышленности, сельского хозяйства в

экономических районах страны, развитие транспортной сети и другие факторы могут резко изменить потоки пассажиров в дальнем следовании. Поэтому при разработке годового плана дальние перевозки пассажиров и их неравномерность необходимо рассматривать особо, анализируя их по отдельным районам и важнейшим железнодорожным направлениям.

При планировании пассажирских перевозок учитывают возможное изменение доходов населения, тарифов у конкурентов, состояние санаторно-курортной базы в стране, последствия реализуемых мероприятий по повышению качества пассажирских перевозок, развитию сервиса и внедрению новых видов услуг.

Объем перевозок по сети равен сумме отправления пассажиров со станций сети и их приема с зарубежных дорог, а объем перевозок по дорогам – сумме отправления пассажиров со станций дорог и приема с других дорог.

Пассажиuroоборот рассчитывается умножением количества перевезенных пассажиров на среднюю дальность поездки пассажира. Средняя дальность поездки устанавливается в плане на основе отчетных данных с учетом прогнозируемого изменения в планируемом году.

При прогнозировании и стратегическом планировании пассажирских перевозок учитывается динамика основных макроэкономических показателей социально-экономического развития страны: численности населения, реальных доходов, уровня промышленного производства, инфляционных процессов и др.

Прогнозирование и стратегическое планирование пассажирских перевозок, особенно на длительный период, значительно сложнее, чем текущее планирование. По истечении длительного времени увеличивается и изменяется структура сети путей сообщения, видоизменяется экономика страны. Иной характер приобретают потребности населения в передвижении. В связи с этим возможность широкого использования отчетных данных при прогнозировании снижается.

Практика разработки прогнозов и стратегических планов на длительный период основывается, в основном, на изучении изменения численности населения в перспективе и изменения его транспортной подвижности с учетом тенденций распределения пассажиропотоков по видам транспорта. Анализ различных методов, применяемых при прогнозировании перевозок на длительный период, показывает, что прогнозирование объема перевозок и пассажирооборота по транспортной подвижности населения обеспечивает наиболее высокую точность получения этих показателей.

На основе прогнозируемой численности населения и прогнозирования его подвижности по числу поездок определяется общий объем пассажирских перевозок на

перспективу. Пассажирооборот рассчитывается умножением численности населения на транспортную подвижность в пассажиро-километрах.

Потребность в передвижении у населения различных социальных групп неодинакова, что связано с уровнем их жизни, особенностями трудовой деятельности. Поэтому точность прогнозируемых показателей повышается, если их определяют по экономическим районам, областям и социальным группам населения (городским и сельским жителям, учащимся и т.д.) с детальным анализом тенденций и закономерностей изменения подвижности населения на разных видах транспорта.

СТРУКТУРА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ.

Планирование пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте осуществляется в разрезе видов сообщения: пригородное, местное и прямое.

Пригородными считаются перевозки, осуществляемые в границах пригородных зон, включая внутригородские. К местным относятся перевозки в границах одной железной дороги, к прямым – в пределах двух и более дорог. Перевозки местного и прямого сообщения называются перевозками дальнего следования.

Границы перевозок пассажиров в разных видах сообщений постепенно меняются. Электрификация участков, примыкающих к крупным узлам, совершенствование работы пригородного транспорта, повышение его скоростей значительно раздвинули границы пригородных зон. Их средняя длина постепенно увеличивалась с 50 до 150 – 170 км. На отдельных направлениях пригородные поезда работают и на более длинных маршрутах, объединяющих пригородные зоны больших городов. По мере укрупнения железных дорог расширяются границы перевозок в местном сообщении.

Деление пассажирских перевозок по сообщениям имеет важное практическое значение для организации перевозок, их планирования и экономического анализа работы железных дорог, совершенствования тарифов.

Различие условий поездки для пассажиров пригородных и дальних поездов объясняется неодинаковой дальностью перевозок. Это определяет потребность в вагонах и поездах разного типа, неодинаковые частоту движения и расстояние следования, количество и продолжительность остановок. Для пригородных перевозок необходимы вместительные вагоны с местами для сидения и широкими проходами, позволяющими производить посадку и высадку большого количества пассажиров. Они требуют частого размещения остановочных пунктов, применения для освоения больших объемов перевозок моторвагонной тяги, обеспечивающей быстрое торможение и набор скорости после остановок. В крупных узлах пригородные перевозки характеризуются большими

пассажиropотоками, размещенными неодинаково по длине пригородного участка и концентрацией по отдельным дням недели и часам «пик». Поэтому им должны соответствовать большие размеры движения поездов, увеличение на участках, примыкающих к головным станциям и внутри городов, где железнодорожный транспорт выполняет роль городского транспорта.

Большое влияние объем и структура пассажирских перевозок оказывают на пропускную способность станций, вокзалов и перегонов. Неравномерное распределение пригородных пассажиропотоков по часам суток при больших размерах движения грузовых и дальних пассажирских поездов на участках, примыкающих к крупным узлам, приводит к необходимости строительства специальных путей для пропуска пассажирских поездов. Потребность в развитии перевозок дальнего следования в беспересадочном сообщении не может быть полностью удовлетворена на станциях с недостаточным путевым развитием из-за ограничения маневровых работ по отцепке и прицепке вагонов.

От структуры пассажирских вагонов по видам сообщений зависят экономические показатели работы железных дорог. Объясняется это различием себестоимости дальних и пригородных перевозок, их оплатой по разным тарифам. Для этих целей на железнодорожном транспорте на уровне отделений, железных дорог и по сети в целом ведется отдельный учет расходов и доходов по видам сообщений. Раздельный расчет себестоимости пассажирских перевозок по видам сообщений необходим для обоснования общего уровня пассажирских тарифов и их дифференциации.

Изменения объемов пассажирских перевозок и запросов пассажиров к их качеству требуют поиска новых путей привлечения пассажиров. Расчеты и анализ затрат по пригородным и дальним перевозкам пассажиров и по перевозкам в конкретных поездах становятся важнейшей базой для поиска путей снижения затрат, повышения эффективности и качества пассажирских перевозок.

На железнодорожном транспорте по количеству перевезенных пассажиров первое место устойчиво занимает пригородное сообщение. В течение длительного времени перевозки пассажиров в пригородном сообщении отличались высоким темпом роста, что было обусловлено развитием крупных городов и расширением пригородных зон. Значительное изменение объемов дальних и пригородных перевозок в последующие годы не оказало большого влияния на структуру пассажирских перевозок, поскольку это измерение характеризуется примерно одними и теми же темпами.

Расширение пригородных зон и увеличение деловых поездок населения в крупные города из отдаленных районов хотя и медленно, но увеличивают дальность перевозок в пригородном сообщении.

Основная часть пассажирооборота на железнодорожном транспорте выполняется в дальнем следовании. При небольшом удельном весе в общем объеме отправленных пассажиров на долю перевозок в дальнем следовании приходится более 70% пассажирооборота, что объясняется большой дальностью перевозок, которая имеет тенденцию к систематическому увеличению.

Как указывалось выше, при планировании необходимо учесть транспортную подвижность населения и ее влияние на объемы пассажирских перевозок

Объемы пассажирских перевозок обусловлены численностью и транспортной подвижностью населения. Количество поездок или пассажиро-километров, приходящихся на 1 жителя в год, называется коэффициентом транспортной подвижности. Динамика показателей транспортной подвижности отражает изменение объема пассажирских перевозок в стране и уровень материального благосостояния людей, а также материально-технической базы транспорта.

При равном количестве поездок подвижность выше у тех, кто совершает более дальние поездки. Следовательно, выполненные транспортом пассажиро-километры, приходящиеся в среднем на 1 жителя, являются более обобщенным показателем транспортной подвижности населения. В этом показателе находят отражение как объем транспортной работы, так и денежные расходы населения на транспорт.

Транспортная подвижность определяется в целом и по отдельным видам транспорта. Рассчитывают также показатели транспортной подвижности населения различных регионов страны и социальных групп, городских и сельских жителей.

Показатель транспортной подвижности широко используется при перспективном планировании пассажирских перевозок. Особенно велика его роль при разработке перспективных планов, в которых объем перевозок рассчитывается, в основном, в зависимости от подвижности населения.

К главным факторам, определяющим подвижность населения, относятся: численность населения страны и тенденции ее изменения, уровень материального благосостояния людей, характер размещения населения по экономическим районам, областям и населенным пунктам, расположение рекреационных зон, уровень состояния санаторно-курортной сети, уровень развития различных видов пассажирского транспорта, величина тарифов на перевозки и др.

Факторы, влияющие на транспортную подвижность населения, тесно взаимосвязаны между собой. Так, рост доходов населения стимулирует развитие санаторно-курортной сети, туризма. Увеличение населения в тех или иных регионах страны обуславливает развитие путей сообщения. Следует отметить, что не всегда улучшение условий жизни

населения способствует повышению подвижности населения. Например, улучшение снабжения населения в регионах, развитие местных баз отдыха, санаториев приводят к сокращению данного показателя.

На динамику подвижности населения в перспективе будет оказывать влияние экономическая и социально-демографическая ситуация в стране. В свою очередь экономическая стабилизация является предпосылкой роста реального сектора экономики, что способствует увеличению доходов населения и стимулирует его потребность в транспортных услугах.

При планировании пассажирских перевозок следует учитывать неравномерность, так как она создает большую дополнительную работу железнодорожному транспорту. Неравномерность пассажирских перевозок проявляется в значительно больших размерах, чем неравномерность грузовых перевозок и требует учета иных факторов при организации и планировании перевозок пассажиров.

Пригородные и дальние пассажирские перевозки неравномерны в пространстве и времени. Неравномерность в пространстве характеризуется неравномерностью распределения перевозок пассажиров по железным дорогам и направлениям. Это связано с географией размещения промышленных и сельскохозяйственных центров, транспортной сети, мест массового отдыха, садово-огородных участков.

Основными дорогами зарождения пассажиропотоков являются Московская, Октябрьская, Северо-Кавказская, Западно-Сибирская, Свердловская, Горьковская. Они отправляют около 80% общего количества пассажиров и выполняют около 70% сетевого пассажирооборота. На этих же дорогах расположены и крупнейшие узлы, в пригороде которых выполняется более 75% общих пригородных перевозок.

Для пассажирских перевозок дальнего следования характерна большая концентрация перевозок пассажиров на линиях, связывающих столицу с краевыми и областными городами, и направлениях, соединяющих крупные экономические районы. Большие пассажиропотоки сконцентрированы на рекреационных и туристических направлениях.

Пригородные перевозки также неравномерны по отдельным линиям пригородных зон и по длине пригородного участка. Наибольшие пригородные потоки выполняются на участках, примыкающих к крупным узлам и расположенных в районах большого количества дач и мест массового отдыха. По мере удаления участков от головной станции объемы перевозок пассажиров значительно уменьшаются.

Большой неравномерностью пассажирские перевозки характеризуются в дальнем следовании на одних и тех же линиях массовых пассажиропотоков в направлениях «туда»

и «обратно». Эта неравномерность в целом в течение года проявляется незначительно, поскольку большинство пассажиров в прямом и обратном направлениях едет по одним и тем же маршрутам. Исключение составляют поездки, выполняемые «туда» и

«обратно» разными видами транспорта, либо связанные с переменой места жительства, а также поездки, осуществляемые по разным причинам по кольцевым маршрутам.

Ярко выраженный и устойчивый характер во всех видах сообщений имеет неравномерность перевозок во времени: по сезонам, месяцам, дням месяца и часам суток. Величина квартальной неравномерности пассажирских перевозок в течение длительного времени находится примерно на одном уровне. Около 30% пассажирооборота и годовых перевозок пассажиров выполняется в III квартале, а на I квартал приходится только 20% перевозок и пассажирооборота.

Неравномерность перевозок пассажиров в течение года по месяцам проявляется в значительно больших размерах, особенно в дальнем следовании. Как и сезонная, она имеет устойчивый характер.

Наибольшие размеры перевозок в дальнем следовании выполняются в июле – августе, в пригородном сообщении – в период летнего дачного сезона с мая по август. В месяц максимального объема дальние перевозки пассажиров почти в два раза превышают минимальные размеры декабря – февраля, в пригородном сообщении они увеличиваются на 50 – 60%.

Неравномерность перевозок по дням месяца в большей мере характерна для пригородного сообщения. В небольших размерах она проявляется и в дальнем следовании в летний период за счет увеличения поездок населения в первые дни месяца и в последней пятидневке, совпадающих с началом и окончанием отпусков.

Пригородные перевозки отличаются большой неравномерностью и по дням недели. Она особенно велика на пригородных линиях, расположенных в районах садово-огороднических участков, где пассажирские потоки существенно различаются по прибытию и отправлению в рабочие, выходные и предвыходные дни. В летний период на таких участках объем перевозок по пятницам и субботам увеличивается по сравнению с рабочими днями более чем в 2 раза. Пригородные участки, обслуживающие преимущественно поездки населения на работу и обратно, характеризуются в течение недели более низкими темпами нарастания пассажиропотоков по прибытию и отправлению.

Дальние и пригородные пассажирские перевозки неравномерны также по отправлению и прибытию в течение суток. Для каждой пригородной зоны характерна своя

суточная неравномерность перевозок. В утренние часы в направлении к головным станциям на пассажиронапряженных линиях следует до 40 – 50 % суточного потока пригородных пассажиров. В крупных узлах размеры движения пригородных поездов в это время удваиваются по сравнению со среднесуточными. На эти же часы приходится значительная часть прибытия на конечные пункты поездов дальнего следования, что приводит к перенаселенности пригородных составов, ограничению приема дальних поездов и, как следствие, к осложнению выполнения требований пассажиров по обеспечению их наиболее благоприятного прибытия на конечную станцию.

Неравномерность пассажирских перевозок осложняет работу железных дорог по организации перевозочного процесса и задачу транспорта в деле полного и качественного удовлетворения населения в перевозках. Требуется создание крупных резервов подвижного состава, трудовых ресурсов, обеспечения пропускной способности станций, вокзалов и перегонов для освоения максимальных объемов перевозок, что увеличивает эксплуатационные расходы, повышает себестоимость пассажирских перевозок. Неравномерность снижает качество перевозок и работу подвижного состава не только в пассажирском, но и в грузовом движении. Все это вызывает необходимость систематического поиска наиболее эффективных путей смягчения неравномерности и разработки мероприятий по уменьшению ущерба от большого отклонения объемов перевозок в определенные периоды года или суток от средних величин на конкретных направлениях и участках.

В целях смягчения неравномерности предусматриваются льготы на проезд для определенных категорий пассажиров. Уменьшению излишних затрат от неравномерности перевозок способствуют корректировка частоты движения и составности поездов, а также применение гибких тарифов в соответствии с меняющимися пассажиропотоками. Для этих целей с помощью автоматизированной системы «Экспресс» на железнодорожном транспорте ведется оперативный учет населенности всех поездов дальнего следования.

Дополнительный эффект от смягчения неравномерности перевозок получают дороги от снижения провозных плат в осенне-зимний период на проезд в фирменных поездах дальнего следования. В условиях регулярного оперативного учета населенности вагонов дальних поездов величину этого эффекта можно увеличить и за счет предоставления льгот на проезд в других категориях поездов и типах вагонов, пользующихся наименьшим спросом на отдельных направлениях или в определенные часы суток и дни месяца. Для смягчения неравномерности железнодорожных пассажирских перевозок необходимо развивать зимние виды отдыха, более равномерно в течение года распределять отпуска,

рассредоточивать начало и окончание работы предприятий, учреждений и учебных заведений в крупных городах.

Практика планирования и прогнозирования пассажирских перевозок систематически совершенствуется. В планировании пассажирских перевозок применяется научное экономико-математическое прогнозирование по многофакторным данным с использованием математических методов и вычислительной техники, разрабатываются многовариантные прогнозы на разный прогнозируемый период.

Глава 2. АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ

2.1. ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации имеет исключительное значение в жизнеобеспечении многоотраслевой экономики и реализации социально-значимых услуг по перевозке пассажиров и грузов. В силу природно-климатических и политико-экономических условий нашей страны, ее огромных сухопутных пространств он несет основную нагрузку по перевозкам.

Пассажирские перевозки железнодорожным транспортом играют важную роль в социальной и экономической жизни общества, удовлетворяя потребность населения в перемещениях по служебным надобностям, к местам учебы и отдыха.

Впервые перевозка людей посредством железнодорожного транспорта была осуществлена 15 сентября 1830 года на железнодорожной линии Ливерпуль-Манчестер в Великобритании. В России началом железнодорожных пассажирских перевозок считается 1837 год – открытие движения на участке Петербург – Царское Село.

На современном этапе развития рынок пассажирских перевозок во всех сообщениях играет большую роль как в экономическом плане, с точки зрения налоговых поступлений в бюджеты разных уровней, так и с точки зрения развития связей между различными регионами России [74].

Как следует из публикуемых в открытых источниках отчетных данных, на рынке пассажирских перевозок в дальнем сообщении основными участниками и конкурентами являются авиационный, автомобильный и железнодорожный виды транспорта. Динамика показателей конъюнктуры транспортного рынка РФ представлен в таблице 2.1.

Таблица 2.1. – Динамика показателей конъюнктуры транспортного рынка пассажирских перевозок РФ

Показатель	Год	2010	2012	2014	2015	2016	2017
Число отправленных пассажиров, млн. человек		22065	21370	19558	19122	18689	18482
железнодорожным транспортом		947	1059	1076	1025	1040	1121
в т.ч. в пригородном сообщении		831,6	942,2	967,2	922,5	935,6	1018,7
в дальнем следовании		114,9	116,6	103,1	97,8	101,4	102,2

Показатель	Год	2010	2012	2014	2015	2016	2017
	автобусным, включая индивидуальных предпринимателей		13434	12766	11554	11523	11296
внутренним водным		16	14	13	14	13	13
воздушным, в т.ч. международное сообщение		59	76	95	94	91	108
Пассажирооборот транспорта общего пользования, млрд. пасс.-км, в т.ч.:		484,0	532,6	556,2	530,0	519,8	560,7
Железнодорожного		138,9	144,6	130,0	120,6	124,6	123,1
в пригородном сообщении по инфраструктуре ОАО «РЖД»		28,0	31,6	32,6	31,1	31,1	32,0
в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД»		111,0	113,0	96,3	89,6	93,5	91,1
автомобильного (автобусного)		140,6	133,3	127,1	126,3	124,3	123,4
внутреннего водного		0,8	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6
Воздушного		147,1	195,8	241,4	226,8	215,6	259,4
Численность населения России, млн. человек		142,9	143,3	146,3	146,5	146,5	146,8
Динамический коэффициент подвижности населения		3,4	3,7	3,8	3,6	3,5	3,8

Проанализировав динамику рынка пассажирских перевозок за последнее десятилетие, можно сделать следующие выводы: объем рынка пассажирских перевозок маршрутного транспорта дальнего следования медленно снижался в период с 2009 – 2016 гг. и лишь по итогам 2017 г. наметилась незначительная 0,08%, положительная тенденция увеличения; пассажирооборот транспорта общего пользования составил в 2017 году 560,7 млрд. пасс.-км (108,0% к уровню 2016 г., 104,3% к уровню 2015 г.). Подвижность населения на транспорте общего пользования увеличилась в 2017 году на 7,6% к уровню 2016 года и составила 3,8 тыс. пасс.-км на 1 человека. В целом увеличению перевозок способствовали повышение уровня жизни населения и рост внутреннего и выездного туризма.

В 2017 году продолжилась положительная динамика спроса на воздушные перевозки. Объем перевозок пассажиров воздушным транспортом возрос к уровню 2016 года на 18,6% и составил 108,0 млн. человек, пассажирооборот увеличился на 20,1% и составил 259,4 млрд. пасс.-км. На устойчиво высокие темпы роста перевозок пассажиров во внутреннем сообщении оказали влияние меры господдержки, направленные на повышение доступности услуг воздушного транспорта для населения.

Положительные тенденции роста пассажирооборота к уровню 2016 года наблюдались на воздушном транспорте (120,1%), внутреннем водном транспорте (102,2%) и пригородных (включая внутригородские) перевозках железнодорожным транспортом (102,9%). В 2017 году в структуре пассажирооборота транспорта общего пользования доля воздушного транспорта увеличилась на 4,8 п.п. к уровню 2016 года.

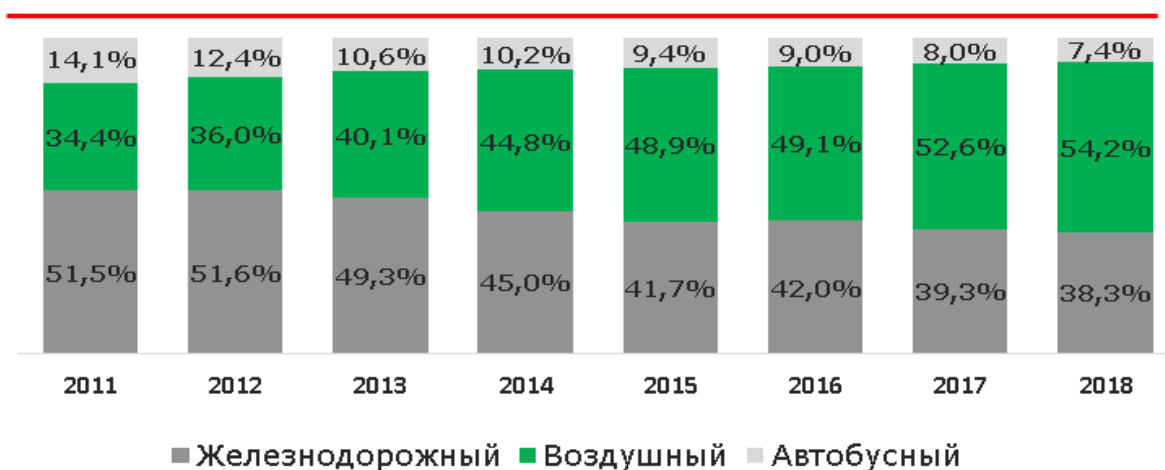
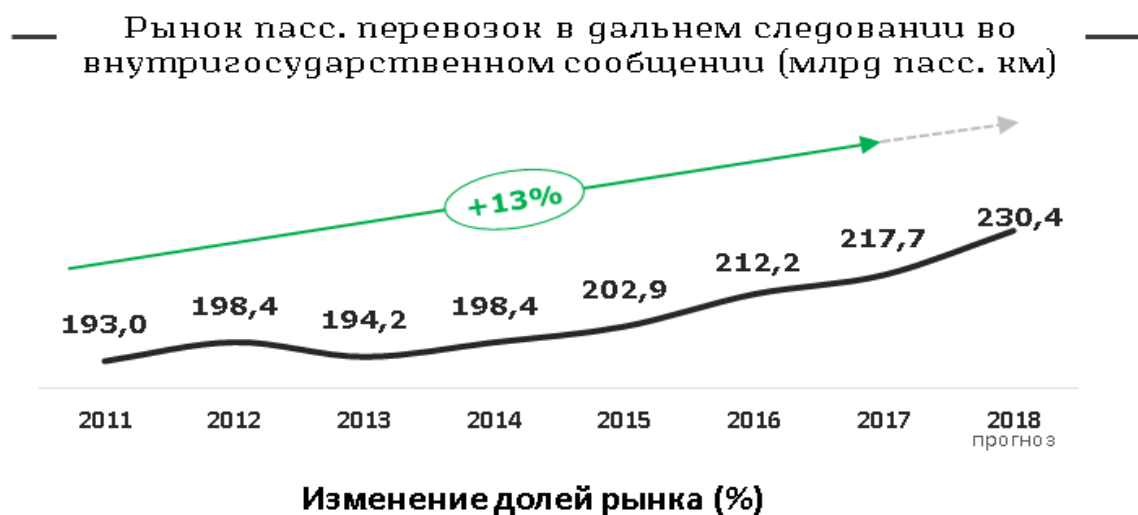


Рисунок 2.1. – Структура рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении

По итогам 2017 г. положительная динамика пассажирооборота (рисунок 2.1) и транспортной подвижности населения обусловлена мерами государственной поддержки социально-значимых перевозок и улучшением основных макроэкономических показателей.

При этом, проведя более развёрнутый анализ, нужно констатировать, что объем рынка (пассажиропоток) пассажирских перевозок маршрутного транспорта дальнего следования медленно снижался в период с 2009 – 2016 гг. со скоростью - 0,3 % в год,

суммарно сократившись на 3 % с 429 до 418 млн чел. в год, а совокупный рынок пассажирских перевозок увеличивался благодаря росту прежде всего личного транспорта. Историческая динамика рынка показывает, что потребитель все больше отдаёт предпочтение личному транспорту (рисунок 2.2).

Использование личного автотранспорта предоставляет пассажирам максимальную гибкость в определении маршрута следования, времени отправления и графика движения, а также позволяет получить преимущество перед железнодорожным транспортом по расходам на поездку, перед автобусным транспортом – по безопасности.

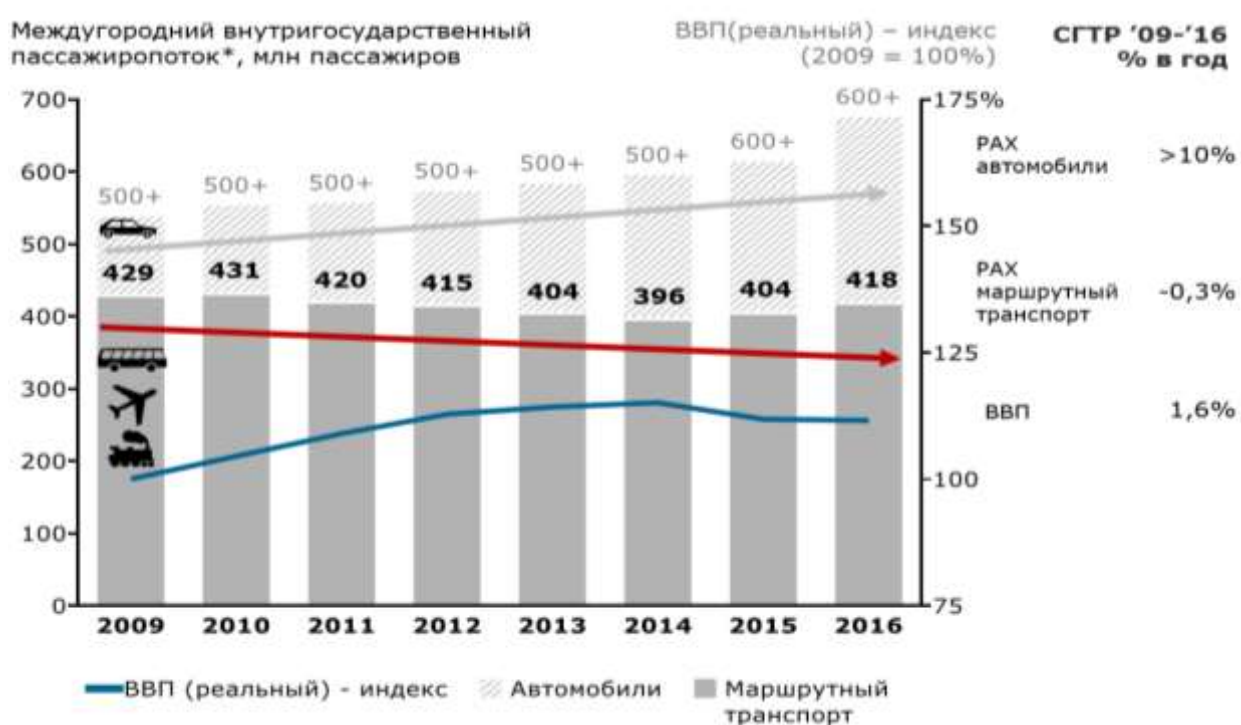


Рисунок 2.2. – Историческая динамика рынка перевозок во внутригосударственном сообщении в 2009–2016 гг., млн пассажиров

* ж/д, авиа, автобусы. Источники: данные Intellex, ТКП, MIDT, Росстат, Business stat. Расчеты по автотранспорту оценочные.

Сравнительный анализ различных видов транспорта производится при выборе эффективного способа перевозок с учетом требований рынка к условиям транспортного обслуживания пользователей. Для этого необходимо изучение основных преимуществ и недостатков сравниваемых видов транспорта, характеризующих их конкурентные возможности на современном конкурентном рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании.

Основными конкурентными преимуществами услуг авиаперевозок являются: короткое, по сравнению с другими видами транспорта, время в пути; отсутствие или

ограниченное ценовое регулирование и более высокая гибкость управления доходами внутри авиакомпаний.

Среди факторов, определяющих позиции авиации в перевозках дальнего следования, необходимо отметить:

- наращивание провозной емкости авиакомпаниями (прирост в 2011-17 гг. составил 42%; тенденция роста емкостей сохранится);

- расширение региональной сети (переизбыток емкостей заставляет компании искать новые ниши, вместе с субсидированием региональных перевозок это стимулирует развитие региональной сети, региональных базовых аэропортов для лоукост-перевозок, например, Санкт-Петербург — а/к «Россия» и S7, Новосибирск — S7, Симферополь — а/к «Россия», Дальний Восток — «Аврора»);

- увеличение пропускной способности аэропортовой сети (развитие аэропортов Московского авиаузла, реконструкция и строительство новых региональных аэропортов: Тюмень, Анапа, Пермь, Калининград, Ростов-на-Дону, Красноярск, Самара, Казань, Саранск, Екатеринбург, Саратов, Симферополь, Толмачево, Хабаровск, Ижевск и др.), развивается низкобюджетное предложение;

- рост бюджетного субсидирования (авиакомпаниями, участвующие в программе субсидирования межрегиональных рейсов получают за трёхлетний период 2019 – 2021 гг. 25 млрд руб., кроме того в РФ действует программа субсидирования авиаперевозок из европейской части страны на Дальний Восток, в Калининград и Симферополь) и ценового демпинга авиакомпаний;

- насыщение и ограниченный рост спроса на внутренние перевозки и «переток» платежеспособного спроса на международные маршруты;

- ввиду роста провозных емкостей происходит дальнейшее снижение цен на внутренние перевозки и поиск авиакомпаниями ниш развития в регионах, но недостаточное для поддержания стабильности снижение затрат, в частности из-за неоднородности парка воздушных судов.

Эти факторы приводят к уходу компаний с рынка, но стимулируют «переток» пассажиропотока в пользу авиасообщения в дальнем сегменте расстояний свыше 1200 км, где авиация имеет привлекательное клиентское предложение по отношению к другим видам транспорта.

В свете обозначенных тенденций рынок внутренних авиаперевозок будет расти с темпом 2–3% в год, темпы роста совокупного рынка международных и внутригосударственных перевозок прогнозируются на уровне 4% в год.

В 2017 году автобусным транспортом общего пользования перевезено 101,2 млрд. пассажиров (99,2% к уровню 2016 г.) и выполнен пассажирооборот в размере 123,4 млрд. пасс-км (99,4%).

В 2017 году внутренним водным транспортом выполнен пассажирооборот в размере 0,6 млрд. пасс-км (102,2% к уровню 2016 г.), объем перевозок пассажиров составил 12,7 млн. человек (94,1%).

Если анализировать в целом, то основными конкурентными преимуществами междугородных автобусных перевозок являются разветвленная сеть остановочных пунктов, высокая частота движения и, как правило, более низкая удельная стоимость при сопоставимой с железнодорожным транспортом на большинстве направлений маршрутной скорости.

Автобусные перевозки являются бюджетным лидером в сегменте условно коротких расстояний. На горизонте стратегии рынок автобусных перевозок характеризуется следующими тенденциями:

- автобусные операторы гибки по цене, наращивают сеть и тактовость перевозок, за счет чего занимают порядка долю 65% от суммарного пассажиропотока в перевозках дальнего следования;
- автобусные перевозки менее безопасны и комфортны по сравнению с другими видами транспорта, а возобновление парка, которое помогает улучшить продукт, сопряжено со сложностями ввиду капиталоемкости;
- отсутствие эффекта масштаба (высокая фрагментация рынка — около 9 тыс. операторов) и низкий финансовый результат ведут к стагнации обновления парка, сдерживающей рост провозных емкостей, и, соответственно, снижение комфорт и безопасность поездки;
- из-за стабильности емкостей и низкого качества предложения: продолжение фокуса на низкобюджетном пассажире за счет развития маршрутной сети, тактовости расписания и гибкости цен;
- потеря прироста платежеспособных пассажиров в пользу личного или железнодорожного транспорта.

Все эти факторы будут и в дальнейшем приводить к «перетоку» пассажиров в пользу личного или железнодорожного транспорт и медленной стагнации рынка с темпами 0 – 0,5% в год.

Автомобилизация в РФ растет: рост количества автомобилей в 2011–2016 гг. составил около 25%; в 2017 г. количество автомобилей на 1000 человек в РФ составило около 300 против 500-600 в Европе, что оставляет существенный потенциал роста.

Учитывая отставание РФ по этому показателю от развитых экономик и относительный паритет цены поездки с маршрутным транспортом в сравнении с автобусными и железнодорожными перевозками, ожидается, что использование личного транспорта, а также средняя дальность будут увеличиваться. Сдерживающие факторы, такие, как недостаточные темпы строительства дорог высших технических категорий (заявлено около 500 км/год) и медленное развитие шеринговых сервисов, не окажут существенное влияние на дальнейший рост рынка перевозок личными автомобилями.

Перевозочную деятельность в дальнем следовании на железнодорожном транспорте осуществляют следующие перевозчики: АО «Федеральная пассажирская компания», ЗАО ТК «Гранд Сервис Экспресс», ООО «Тверской экспресс», ЗАО «ТрансКласс Сервис», АО «Пассажирская компания «Сахалин», АО «Кузбасс-пригород», АО АК «Железные дороги Якутии» и Дирекция скоростного сообщения – филиал ОАО «РЖД» (ДОСС). (таблица 2.2.)

Таблица 2.2. – Структура объема работы, выполняемой компаниями-перевозчиками в дальнем следовании по инфраструктуре ОАО «РЖД», 2017 г.

Перевозчики	Доля в пассажирообороте, %
Дочерние и зависимые общества ОАО «РЖД»: АО «ФПК» АО «Пассажирская компания «Сахалин»	90,31
ОАО «РЖД» в лице ДОСС	3,52
Независимые перевозчики: АО ТК «Гранд Сервис Экспресс» ООО «Тверской экспресс» АО «ТрансКлассСервис» АО «Кузбасс-пригород» АО АК «Железные дороги Якутии»	1,64
Компании-перевозчики иностранных государств	4,53

Объем перевозок в дальнем следовании, выполняемый дочерними и зависимыми обществами ОАО «РЖД», составляет 94,84% в пассажирообороте. В том числе доля АО «ФПК» по пассажирообороту поездами собственного формирования в 2017 году составила 90% от общего объема перевозок. Еще 4,53% составляли поезда, следующие по инфраструктуре ОАО «РЖД» формирования иностранных железных дорог, 0,31% – поезда формирования других ДЗО холдинга. Доля в пассажирообороте ДОСС – филиала ОАО «РЖД» составляет 3,52%, доля независимых перевозчиков – 1,64%.

В целом же объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в 2017 году составил 1121 млн. человек (107,8% к уровню 2016 г.) – максимальное за 8 лет, в том

числе в дальнейшем следовании –102,2 млн. человек (100,79% к уровню 2016 г.) По предварительным отчетным данным положительная динамика сохранилась и в 2018 г.

Железнодорожные перевозки дальнего следования привлекательны с точки зрения объемов, однако из-за острого конкурентного давления со стороны маршрутного и личного транспорта теряет долю и без активных действий эта потеря может усилиться:

- объем рынка маршрутного транспорта дальнего следования оценивается в 499,1 млн пассажиров в год (2017 г.), доля рынка железнодорожного транспорта составляет 22%;

- объем рынка пассажирских перевозок маршрутного транспорта показывал снижение в период с 2009–2017 гг. со скоростью -0,3% в год (снижение рынка железнодорожного транспорта составляет порядка 1% ежегодно);

- железнодорожный транспорт, обслуживая все клиентские сегменты по всей территории РФ (маршрутная сеть охватывает 77 из 85 регионов РФ; конкурирует во всех сегментах рынка по расстоянию, таким образом испытывает наибольшее конкурентное давление со стороны авиации, автобусов и личного транспорта;

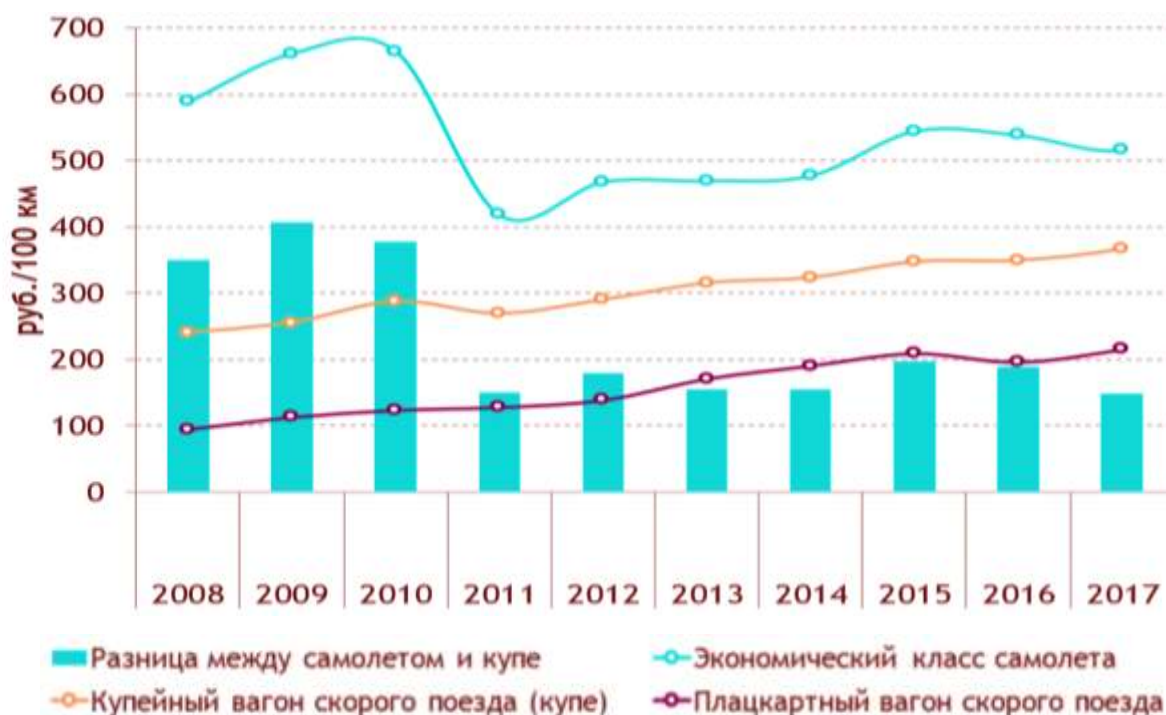
- до 2030 г. темпы роста рынка маршрутного транспорта составят 0,2% в год. При этом на слабо растущем рынке агрессивные стратегии конкурентов уже привели железнодорожный транспорт к потере рынка, и без активных действий эта потеря усилится;

- рынок железнодорожных перевозок дальнего следования характеризуется высокими барьерами входа, капиталоемкостью изменения инфраструктуры и обновления подвижного состава, сложностью получения доступа к требуемым ниткам графика в условиях загруженности инфраструктуры и высокой платой за ее использование.

С 2011 года Росстат РФ фиксирует резкое сокращение разницы между ценами на билеты железнодорожного (особенно для купейных вагонов) и авиационного сообщения (рисунок 2.3.). Фактор цен, при сопоставимой скорости и уровне комфорта, является неизменно важным для представителей тех групп населения, которые перемещаются на большие расстояния по деловой необходимости или в целях туризма.

В 2017 году стоимость полетов в экономическом классе самолета превысила соответствующий показатель 2016 года на 4,2%. Стоимость проезда в плацкартных и купейных вагонах нефирменных поездов в 2017 году выросла на 5,7% и 5,9% соответственно, что снизило разницу в ценах на билеты железнодорожного и авиационного сообщения. За 10 месяцев 2018 г. стоимость проезда в плацкартных и купейных вагонах увеличилась на 0,4% и 0,6% соответственно по сравнению с аналогичным периодом 2017 года, тогда как стоимость полетов в экономическом классе самолета выросла на 2,2% в годовом выражении. По данным Росстата, в октябре 2018 г. перелет в салоне

экономического класса в расчете на 1000 км пути стоил в среднем 5,1 тыс. рублей. Отношение стоимости перелета к размеру заработной платы (номинальной) составило 12,2%.



Источник — Росстат, расчеты Аналитического центра при Правительстве РФ

Рисунок 2.3. – Среднемесячная стоимость междугороднего проезда различными видами транспорта*, разница между стоимостью полета в салоне экономического класса самолета и проездом в купейном вагоне поезда, руб./100 км, 2008–2017 годы

*Приросты, рассчитанные из данных о среднемесячной стоимости междугороднего проезда различными видами транспорта и индексы цен на полет и проезд этими видами транспорта, могут различаться.

В целом современный этап развития рыночных отношений в мире характеризуется значительным ужесточением конкуренции, превращением ее в гиперконкуренцию. Основными факторами усиления конкуренции между производителями продукции (услуг) являются увеличение темпов научно-технического прогресса, привлечение на постоянной основе инвестиций, вкладываемых в развитие производства с целью обеспечения значительного роста производительности труда, внедрения инноваций и динамичного развития современных информационных технологий.

2.2. ОЦЕНКА СУЩЕСТВУЮЩИХ И ПЕРСПЕКТИВНЫХ ЦЕЛЕВЫХ ПАРАМЕТРОВ РЫНКА В СИСТЕМЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ

Реальным стартом преобразований можно считать 18 мая 2001 г., когда Правительство РФ утвердило Программу структурной реформы на железнодорожном транспорте. Была определена генеральная цель — повышение эффективности работы железнодорожного транспорта за счет отделения конкурентных секторов деятельности дороги от естественно-монопольных, в том числе и в области организации пассажирских перевозок.

На третьем этапе структурной реформы в декабре 2009 года учреждено АО «ФПК», которое с 01.04.2010 года начало самостоятельную деятельность как перевозчик в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании. Для повышения удовлетворенности пассажиров АО «ФПК» инициировало ключевые инновационные проекты, определяющие векторы обеспечения качества, надежности и гарантированной безопасности пассажирских перевозок.

В результате структурных преобразований на железнодорожном транспорте сложились устойчивые договорные отношения между: федеральными органами государственной власти, перевозчиками, владельцем транспортной инфраструктуры, в лице ОАО «РЖД» и пассажирами. Взаимодействие между участниками рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании регулируется законодательством Российской Федерации.

На рисунке 2.4. схематично представлена общая схема организационной модели функционирования пассажирского комплекса дальнего следования, её основные участники и структура их взаимодействия.

В целом рынок пассажирских железнодорожных перевозок дальнего следования включает в себя следующие сегменты:

- дерегулированный сегмент – скоростные перевозки, перевозки в вагонах купе, СВ, люкс, а также сегмент предоставления услуг ремонтной базы. В настоящее время рынок ремонтной базы активно развивается, относится к конкурентному сегменту, так как на нём присутствует множество компаний, различающихся по объемам и оказывающих полный спектр услуг по ремонту и техническому обслуживанию подвижного состава, и не требует дополнительных преобразований и государственного вмешательства;
- регулируемый сегмент – перевозки в плацкартных и общих вагонах.

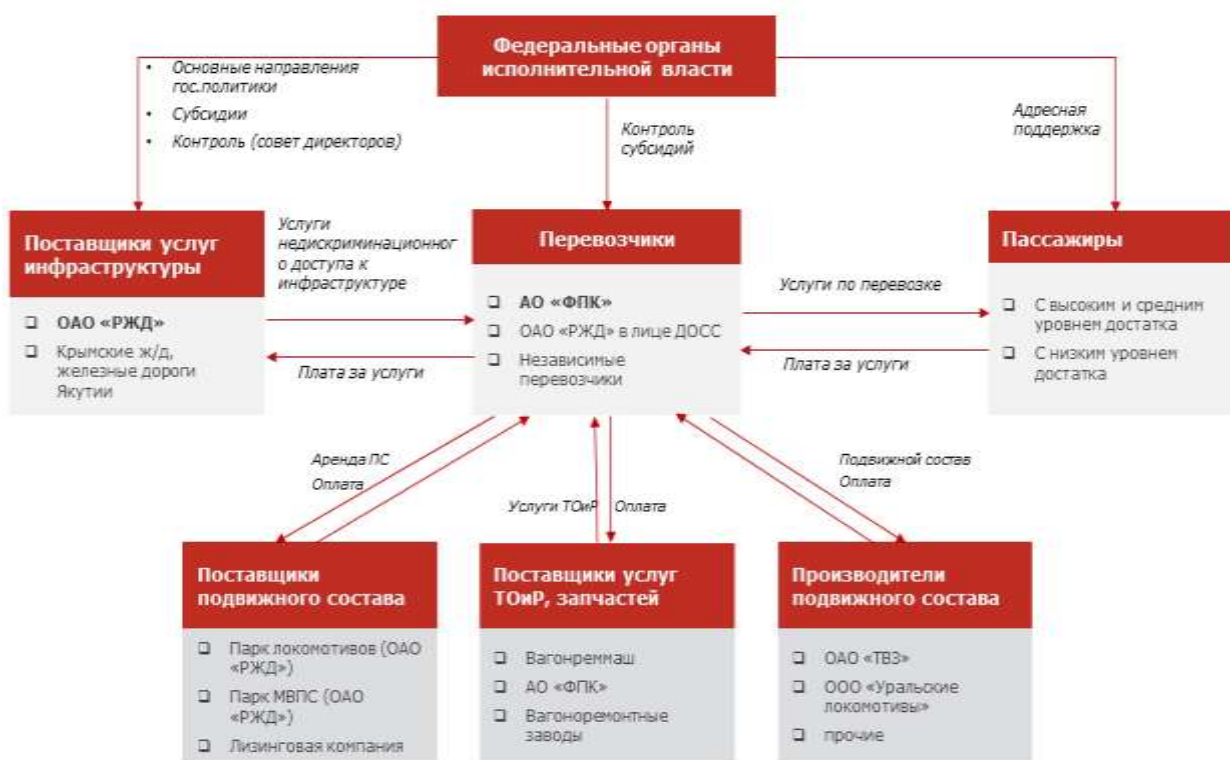


Рисунок 2.4. – Общая схема организационной модели функционирования пассажирского комплекса дальнего следования

В дерегулированном сегменте тарифы на перевозки устанавливаются перевозчиками, а в регулируемом тарифы устанавливаются Федеральной антимонопольной службой (ФАС) России. В настоящее время перевозки в регулируемом сегменте осуществляются только АО «ФПК» (их доля преобладает и составляет более 65%), более 100 маршрутов являются безальтернативными/объективно убыточными. В то время как в дерегулированном сегменте, кроме АО «ФПК» на рынке присутствуют несколько частных перевозчиков занимающих около 12% рынка. Регулируемые тарифы устанавливаются для АО «ФПК» ниже экономически обоснованного уровня тарифов, потому для компенсации потерь в доходах, вызванных регулированием, ежегодно в федеральном бюджете предусматривается субсидия на покрытие разницы между доходами, которые должны были быть получены по экономически обоснованным уровням тарифов, и фактически полученными АО «ФПК» по регулируемым тарифам в расчете на количество совершенных поездок. Следует отметить, что АО «ФПК» выполняет функции единственного исполнителя по государственным контрактам с Министерством обороны и другими силовыми ведомствами.

Система тарифообразования в регулируемом сегменте сохранялась в течение длительного периода, несмотря на изменение экономических условий в стране и на транспортном рынке, что требует новых методов для достижения целей, определенных в

Долгосрочной программе развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги до 2025 года» (ДПР).

В настоящее время тарифная политика АО «ФПК» предусматривает применение современных рыночных инструментов – индексация, гибкий график тарифного регулирования и проведение специальных маркетинговых акций для обеспечения безубыточности и эффективности пассажирских перевозок в дальнем сообщении. При этом государственные регуляторы не устанавливают целевые количественные и качественные характеристики пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем следовании. В результате существующая зависимость не в полной мере отражает связь между объемом выполняемых пассажирских перевозок в регулируемом сегменте, размером субсидии и уровнем тарифов в регулируемом сегменте. Государство выделяет субсидий меньше, чем требуется АО «ФПК» для сохранения объема перевозок в регулируемом сегменте, объемы субсидий за период с 2010 по 2017 год сокращены в 4 раза. Стимулирование повышения эффективности перевозчика, таким образом, приводит к обратному результату. Например, отмена поездов, снижение инвестиций и т.п. С другой стороны, уменьшение субсидий возможно за счет индексации тарифов. Например, в 2013 году государство индексировало тарифы для населения на 20%. Однако, это привело, лишь, к снижению ценовой доступности пассажирских железнодорожных перевозок и, на фоне снижения тарифов авиакомпаний и предложения автобусных перевозчиков на уровне ниже плацкарта, АО «ФПК» потеряло пассажиров, что только ухудшает финансовое положение перевозчика.

Подобная ситуация вынуждает АО «ФПК» сокращать число маршрутов, отказываясь от наиболее убыточных, где большую часть составляют маршруты, на которых поезд является единственным круглогодичным видом транспорта. Их социальная значимость очевидна и подтверждается многочисленными обращениями населением и официальных лиц в Правительство России и ОАО «РЖД», сопровождающими каждую такую отмену.

Эти проблемы показывают дисбаланс во взаимоотношениях и взаимодействии между государством, перевозчиком и населением, приводящий к снижению доступности дальних пассажирских перевозок. Необходимость преодоления указанных проблем обуславливает актуальность совершенствования системы субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании для роста транспортной подвижности.

В настоящее время АО «ФПК» перекрестно финансирует убыточные маршруты за счет прибыльных, сохраняя целостность маршрутной сети при положительном финансовом результате.

Существующее положение, организационно-экономические преобразования системы управления железнодорожными пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании и перспектива их развития представлены на рисунке 2.5



Рисунок 2.5. – Организационно-экономические преобразования системы управления железнодорожными пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании

Основными потребительскими факторами развития рынка пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в дальнем сообщении являются:

- качество услуг пассажирских перевозок;
- доступность перевозок для населения страны при ценовых параметрах поездки;
- соблюдение стандартов обслуживания пассажиров и безопасности поездки.

Наиболее пассажироёмкие направления российского рынка обосновывают коммерческие приоритеты. С учетом распределения пассажиропотоков коммерческий фокус железной дороги направлен на востребованные клиентами направления: «Центр-Юг», «Восток-Центр», «Центр-Северо-Запад».

Вложение инвестиции в развитие железнодорожной инфраструктуры позволит радикально решить вопрос ускорения пассажирских поездов. Например, на направлении «Адлер – Москва» планируется ускорить поезда с существующих 24 часов до 16 часов в пути для поездов дальнего следования.

Прогноз емкости рынка до 2030 года для железнодорожных перевозок дальнего следования составлен по данным Росстата и утвержденной Правительством РФ Долгосрочной программы развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года и рассчитан с помощью прогнозных изменений, представленных Министерством экономического развития РФ. (таблица 2.4)

Таблица 2.4. – Оценка емкости рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании

Наименование показателя	Ед. изм.	2015	2020	2030
Пассажиروоборот	млрд. пас-км	149,8	165,6	202,2
Доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте	%	26,3	24,3	23,0
Доля пассажиров дальнего следования, использующих ВСМ	%	3	12	34
Инвестиции холдинга «РЖД»	млрд. руб.	369,5	966,7	2343,6
Выручка	%	100	160	338

Если же более предметно рассматривать механизмы институализации национального перевозчика через основные цели владельца железнодорожной инфраструктуры, то на глубине прогнозирования, заложенной в ДПР, сохраняется существующая маршрутная сеть дальнего следования.

Основу для выработки ДПР составляют задачи, обеспечивающие выполнение послания Президента Российской Федерации Федеральному Собранию и Указа Президента Российской Федерации В.В. Путина «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и основанные на Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года и Стратегии развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

В соответствии с ДПР целевыми задачами холдинга в секторе пассажирских перевозок в дальнем следовании являются:

- сохранение существующей на рынке транспортных услуг при увеличении к 2030 г. пассажирооборота в дальнем следовании в 1,3 – 1,7 раза;

- реализация проектов развития скоростных и высокоскоростных перевозок, обеспечение перевозок с новым уровнем скоростей до 20% (в структуре пассажирооборота) к 2030 г.;

- планомерное обновление активов с использованием инновационных технологий и решений на основе принципов управления жизненным циклом, готовностью и надежностью технических средств и устройств;

- повышение уровня удовлетворенности пассажиров за счет повышения качества услуг при сохранении конкурентоспособной стоимости перевозок.

Ключевыми проектами развития пассажирского комплекса в дальнее следование, согласно ДПР, являются:

- оптимизация маршрутной сети и расписания поездов;
- развитие скоростного движения поездами «Ласточка», «Стриж», поездами с двухэтажными вагонами;
- высококачественное продуктовое предложение;
- цифровизация клиентских сервисов и бизнес-процессов;
- инновационный продукт в поезде;
- качественное обслуживание;
- внедрение лучших мировых практик в развитии мультимодальности.

Реализация этих проектов будет способствовать росту как объемных показателей бизнеса, так и повышению качества продукта: рост объемов перевозок пассажиров (рост от 87 до 108 млрд пасс.-км), средней скорости (рост с 57 до 65 км/ч), а также увеличению чистой прибыли (до 27 млрд руб.) (рисунок 2.6).



Рисунок 2.6. – Целевые параметры развития АО «ФПК» как лидера рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании

На рисунке 2.7 схематично представлено целевое состояние рынка пассажирских железнодорожных перевозок, его основные участники и структура их взаимодействия.

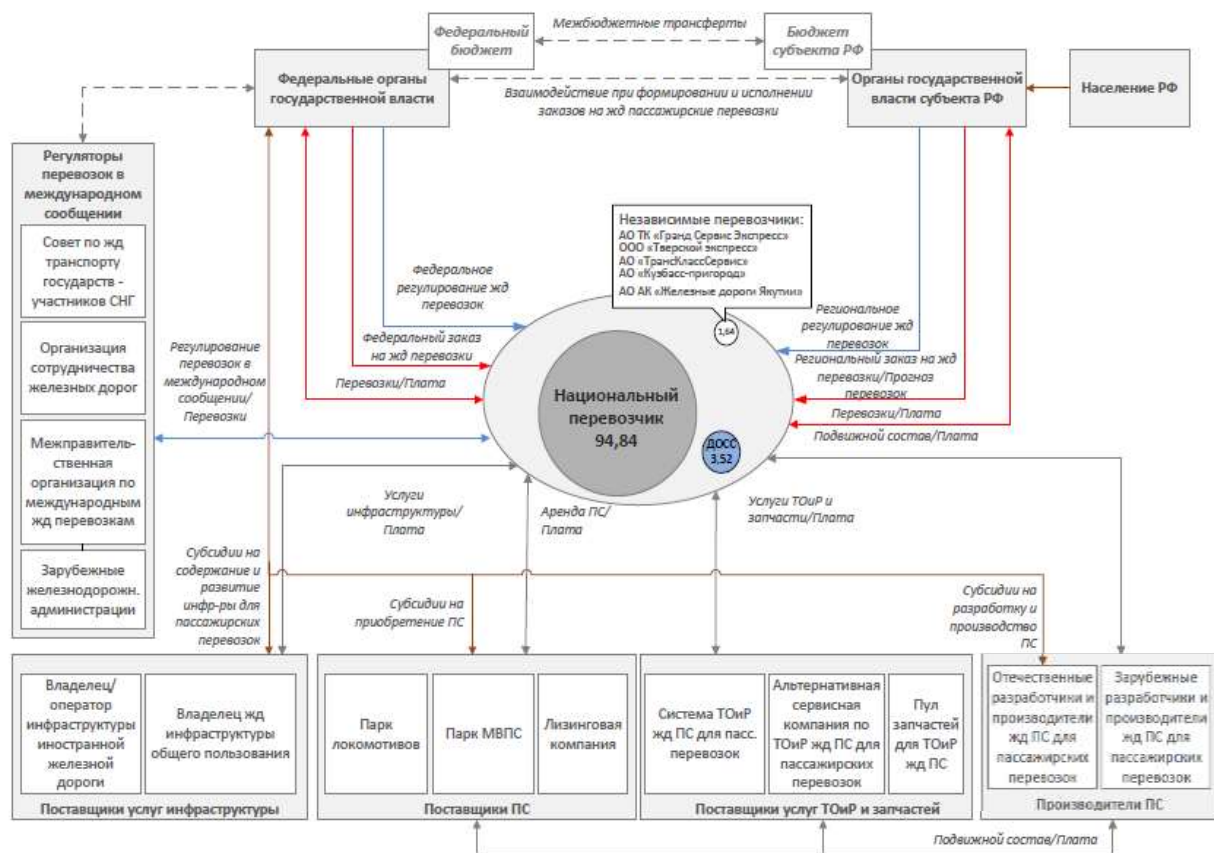


Рисунок 2.7. – Целевые параметры развития пассажирского комплекса в механизме управления пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании

Расширение продуктовой линейки, развитие инновационных перевозок, информационных услуг и сопутствующих сервисов являются целевыми параметрами развития рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании.

Глава 3. ОСОБЕННОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ И ЭКОНОМИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ

3.1. ПЛАН РАБОТЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ

Основной задачей планирования работы подвижного состава в пассажирском движении является максимальное обеспечение потребностей страны в пассажирских перевозках с высокими технико-экономическими показателями использования транспортных средств, обеспечением необходимого количества и безопасности перевозки пассажиров. От качества разработки этого плана зависит потребность в пассажирском подвижном составе, эксплуатационном контингенте, материальных, энергетических и других ресурсах, необходимых для обеспечения перевозок пассажиров.

Планирование работы подвижного состава в пассажирском движении осуществляется на основе плана пассажирских перевозок. Непосредственной исходной базой для разработки этого плана является расписание движения поездов, составленное в соответствии с планируемыми пассажиропотоками. При составлении расписания тщательно анализируют его фактическое выполнение в отчетном периоде с целью возможности уменьшения (или увеличения) потребности подвижного состава в планируемом периоде.

План работы подвижного состава в пассажирском движении состоит из двух разделов. В нем определяют объем работы подвижного состава и качественные показатели его использования. В отличие от плана работы подвижного состава в грузовом движении, при планировании работы пассажирского подвижного состава парки вагонов и локомотивов непосредственно не рассчитываются. Их расчет производится при составлении расписания движения поездов. В плане работы подвижного состава уточняют численность парков в целях правильного определения общей потребности в поставке новых вагонов и локомотивов. Это уточнение необходимо и для правильного расчета эксплуатационных затрат по содержанию и обслуживанию подвижного состава и пропускных способностей железнодорожных направлений.

Показателями объема работы подвижного состава являются: вагоно-километры, поездо-километры, тонно-километры, локомотиво-километры, секции-километры. Наиболее точно их можно определить, если производить расчет по каждому включенному в расписание планового периода поезду. Исходными данными для такого расчета являются следующие показатели работы конкретных поездов: маршрут

следования, периодичность обращения, состав поезда в вагонах, масса поезда брутто, расстояние между крайними пунктами маршрута.

Поездо-километры рассчитываются по формуле:

$$Nl = 2L \cdot t, \quad (3.1)$$

где $2L$ – удвоенное расстояние маршрута следования поезда, км;

t – периодичность обращения поезда в планируемом периоде, сут.

Вагоно-километры определяют умножением поезда-километров на состав поезда в вагонах. При расчете учитывают все вагоны, работающие в пассажирских поездах (пассажирские, почтовые, багажные, рестораны):

$$nS = Nl \cdot n, \quad (3.2)$$

где n – число вагонов в поезде.

Тонно-километры брутто рассчитывают умножением поезда-километров на массу поезда брутто:

$$Pl_{\text{бр}} = Nl \cdot Q_{\text{бр}} \quad (3.3)$$

где $Q_{\text{бр}}$ – масса поезда брутто, т.

Для определения приближенной величины работы пассажирских вагонов в тонно-километрах брутто может применяться формула:

$$Pl_{\text{бр}} = nS \cdot q_{\text{бр}} \quad (3.4)$$

где $q_{\text{бр}}$ – средняя масса вагона брутто, т.

Средняя масса вагона брутто принимается по отчетным данным с определенной корректировкой, учитывающей изменение структуры рабочего парка в плановом периоде.

Рассчитанные по каждому поезду показатели объема работы подвижного состава суммируют и получают их общую величину.

Планирование вспомогательного пробега локомотивов осуществляют по его удельному весу в общем пробеге отчетного периода с корректировкой изменения в плановом периоде. К вспомогательному пробегу относят все виды работы локомотивов, кроме их пробега во главе поездов (одиночный пробег локомотивов, пробег в двойной

тяге, в подталкивании, маневровая работа поездных и специально маневровых локомотивов и прочий условный пробег). Для выполнения вспомогательного пробега требуются примерно такие же эксплуатационные затраты, как и во главе поездов, поэтому планирование каждого вида вспомогательного пробега целесообразно осуществлять раздельно в целях последующего поиска резервов его сокращения.

Показатели объема работы подвижного состава в пассажирском движении определяют по видам сообщений в границах дорог в. Если пассажирское движение на дороге обслуживается разными видами тяги, расчеты выполняют для каждого из них в отдельности в соответствии с участками обращения поездов.

Для моторвагонной тяги и дизель-поездов дополнительно определяют секционные километры умножением среднего числа секций в поезде на поездо-километры:

$$Nl_{секц} = Nl \cdot n_{секц} \quad (3.5)$$

где $n_{секц}$ – число секций в поезде.

Для планирования затрат, связанных с содержанием и обслуживанием локомотивов, работающих в пассажирском движении, локомотиво-километры и тонно-километры брутто определяют также в границах их обращения, если их работа не совпадает с границами дорог. Дополнительно также определяют в границах обращения вагоно-километры вагонов, приписанных к дирекциям по обслуживанию пассажиров, по которым затем определяют качественные показатели их использования и эксплуатационные расходы по содержанию и обслуживанию.

Расчет парка пассажирских вагонов производят следующим образом. Его потребность зависит от объема и неравномерности перевозок, скорости движения, населенности вагонов. Расчет выполняют по каждому поезду в зависимости от периодичности обращения, составности поезда и времени оборота. Число вагонов, необходимых для обслуживания одного поезда, равно произведению оборота состава на количество в нем вагонов. Полное время оборота состава складывается из времени движения поезда от начальной до конечной станции и обратно и времени нахождения состава в пунктах оборота. Время оборота определяют от момента отправления поезда в рейс со станции приписки до момента следующего отправления поезда в рейс со станции приписки до момента следующего отправления с той же станции. Так, если состав находится на станции формирования 10 часов, на станции оборота 7 часов, а время следования поезда от начального до конечного пункта и обратно равно 55 часам, то время оборота составит $10+7+55=72$ часа или 3 суток. При ежедневном обращении потребный

парк вагонов для поезда из 18 вагонов (в том числе 13 купейных и 5 плацкартных) составит $18 \cdot 3 = 54$ единицы. Потребность в вагонах разного типа определится: $13 \cdot 3 = 39$ купейных и $5 \cdot 3 = 15$ плацкартных. Если поезд отправляется через день, потребность в вагонах для него сократится вдвое.

Общая потребность в пассажирских вагонах равна сумме числа вагонов, необходимых для каждого поезда. При определении потребности списочного парка к рабочему парку добавляются вагоны, используемые для прочих нужд, и необходимый резерв.

Неэксплуатируемый парк вагонов определяют по отчетным данным с учетом намечаемых изменений в плановом периоде.

Потребный парк вагонов электропоездов рассчитывают делением вагоно-километров электроподвижного состава на среднесуточный пробег электровагона. Парк вагонов дизельных поездов определяют таким же способом.

Парк локомотивов в пассажирском движении находят аналогично расчету парка в грузовом движении по линейному пробегу локомотивов и их среднесуточному пробегу или по производительности локомотива.

3.2. КАЧЕСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Основными качественными показателями использования подвижного состава в пассажирском движении являются: населенность пассажирских вагонов, состав поезда в вагонах, скорость движения, производительность и среднесуточный пробег вагонов и локомотивов.

Населенность пассажирского вагона показывает число пассажиров, приходящихся в среднем на каждый используемый для пассажирских перевозок вагон и определяется по формуле:

$$n_n = \frac{Al}{nS} \quad (3.6)$$

где Al – пассажиро-километры.

При расчете населенности учитывают пробег только вагонов, в которых перевозятся пассажиры. Пробег почтовых, багажных, вагонов-ресторанов и прочих вагонов при расчете исключается.

Населенность пассажирского вагона, характеризующая его использование по мощности, фактически не дает полного представления о степени заполнения вагонов

при перевозке пассажиров. Поэтому для анализа использования вагонного парка определяют коэффициент использования вместимости вагонов делением пассажиро-километров на место-километры:

$$\gamma = \frac{Al}{Ml} \quad (3.7)$$

где Ml - суммарная величина место-километров пассажирских поездов, показывающая размер пассажирооборота при полном использовании мест в пассажирских вагонах.

Значение этого коэффициента меньше единицы и по типам вагонов неодинаково.

Средний состав поезда характеризует число вагонов, включаемых в пассажирские поезда. Его расчет производят путем деления вагоно-километров на поезда-километры:

$$n_{nacc} = \frac{nS_{nacc}}{Nl} \quad (3.8)$$

Техническая скорость движения пассажирского поезда представляет собой среднюю скорость движения поезда по участку без учета стоянок на промежуточных станциях:

$$V_{mex} = \frac{Nl}{Nt_{об}} \quad (3.9)$$

где $Nt_{об}$ – суммарное время нахождения пассажирских поездов на участке без учета стоянок на промежуточных станциях, поезда-час.

Участковая скорость – средняя скорость движения пассажирского поезда по участку с учетом стоянок на промежуточных станциях:

$$V_{уч} = \frac{Nl}{Nt_{уч}} \quad (3.10)$$

где $V_{уч}$ – суммарное время нахождения пассажирских поездов на участке, поезда-час.

Расчет среднесуточного пробега вагонов производится путем деления вагоно-километров на парк вагонов.

В плане работы подвижного состава предусматривают расчет не всех качественных показателей, характеризующих его использование во времени и по мощности. В целях выявления резервов наиболее эффективной организации работы

подвижного состава целесообразно производить периодически расчет ряда дополнительных показателей.

Для оценки качества использования пассажирских вагонов во времени необходимо рассчитывать **оборот пассажирских составов**. Норму оборота пассажирских составов устанавливают по каждому направлению и каждому поезду при разработке расписаний движения поездов. Фактическую величину оборота определяют по графикам исполненного движения. Расчет оборота состава производят по формуле:

$$O = \frac{2L}{V_m} + T_{\phi} + T_{об} \quad (3.11)$$

где L – расстояние пробега пассажирского состава от пункта формирования до пункта оборота, км;

V_m – средняя маршрутная скорость движения данного поезда в четном и нечетном направлениях, км/ч;

T_{ϕ} – время нахождения пассажирского состава в пункте формирования от момента прибытия до момента отправления, ч;

$T_{об}$ – время нахождения пассажирского состава в пункте оборота, ч.

Показатель оборота пассажирских составов используется при расчете потребности в пассажирских вагонах. При его уменьшении парк вагонов, необходимых для работы поезда на конкретном маршруте, сокращается.

По величине оборота состава рассчитывают среднесуточный пробег конкретного состава:

$$S_{сост} = \frac{2L}{O} \quad (3.12)$$

Чем меньше время оборота состава, тем при прочих равных условиях больше среднесуточный пробег вагона.

Показатель "масса поезда брутто" в плане работы пассажирского подвижного состава не рассчитывается. Для каждого поезда в отдельности в соответствии с числом вагонов в составе он устанавливается при разработке расписания движения поездов в виде технической нормы.

3.3. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УЛУЧШЕНИЯ КАЧЕСТВЕННЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПАССАЖИРСКОМ ДВИЖЕНИИ

Важнейшей задачей пассажирского транспорта является обеспечение высокого качества перевозок при полном удовлетворении потребностей населения в передвижении. Необходимое качество перевозок пассажиров не может быть обеспечено без высокого качества эксплуатационной работы. Вместе с тем, задачу улучшения качества эксплуатационной работы нельзя рассматривать только с позиций улучшения транспортного обслуживания населения. Это большой резерв повышения эффективности функционирования всего транспортного комплекса, позволяющий экономить эксплуатационные расходы, высвободить парки подвижного состава, наиболее рационально использовать живой труд, экономить инвестиции на развитие и реконструкцию пассажирского комплекса.

Основными показателями использования подвижного состава в пассажирском движении являются: населенность вагона, состав поезда и скорости движения.

Экономическая эффективность повышения населенности вагона. Населенность пассажирского вагона – это важнейший резерв улучшения использования вагонного парка. Ее значение в пассажирском движении примерно такое же, как динамической нагрузки в грузовом движении.

Населенность вагона зависит, во-первых, от размеров движения поездов и величины пассажиропотока на направлениях, где они работают. Населенность показывает, в какой степени размеры движения пассажирских поездов, намеченных по графику, соответствуют фактическому пассажиропотоку. При завышенных размерах движения поездов вагоны работают полупустыми, а слишком высокая населенность указывает на необходимость увеличения размеров движения поездов в целях улучшения условий поездки пассажиров.

Средняя населенность пассажирских вагонов зависит также от типов вагонов, включаемых в пассажирские поезда.

Так, например, если в поезде из 12 вагонов 10 купейных и 2 СВ, общее число мест в составе равно: $10 * 36 + 2 * 18 = 396$. При полном использовании вместимости вагонов средняя населенность составит: $396 : 12 = 33$ чел. При включении в поезд такой же составности 10 вагонов СВ и 2 купейных средняя населенность уменьшится до 21 чел $[(2 * 36 + 10 * 18) : 12]$. Как видно, чем больше в поездах работает комфортабельных вагонов с небольшой вместимостью, тем ниже при прочих условиях населенность. Из сказанного следует, что для обеспечения высокой населенности вагонов при полном и качественном

удовлетворении населения в перевозках необходим систематический оперативный учет населенности эксплуатируемых вагонов и регулирование поездопотоков и составности поездов в зависимости от изменения пассажиропотоков.

Повышение населенности пассажирского вагона дает большой экономический эффект. Рост населенности вагона при стабильном пассажиропотоке означает выполнение заданного пассажирооборота меньшим парком подвижного состава с меньшим пробегом. Сокращение потребности в подвижном составе уменьшает объем потребных инвестиции в его развитие. При снижении размеров пробега вагонов и локомотивов уменьшается расход топлива и электроэнергии на тягу поездов, высвобождается контингент локомотивных бригад, а также проводников вагонов, если не меняется система обслуживания ими вагонов. Сокращение пробега подвижного состава способствует повышению скорости движения, снижению заполнения пропускной способности.

При увеличении объема перевозок пассажиров повышение населенности позволяет освоить дополнительный пассажирооборот без увеличения рабочего парка вагонов или освоить его одним и тем же количеством поездов, не меняя числа вагонов в поезде.

Повышение населенности вагона – важнейший резерв сокращения эксплуатационных расходов по содержанию и ремонту подвижного состава, верхнего строения пути, локомотивных и поездных бригад и др. Сокращение эксплуатационных расходов при повышении населенности вагона обеспечивает существенное снижение себестоимости перевозок. При росте населенности на 10 % себестоимость перевозок пассажиров уменьшается почти на 5 %. Увеличение населенности при стабильных тарифах обеспечивает рост прибыли и рентабельности пассажирских перевозок.

Соответственно рост населенности вагона обуславливает повышение среднесуточных пробегов и производительности подвижного состава.

Эффективность увеличения состава поезда. Увеличение числа вагонов в поезде означает повышение его вместимости. Основной эффект от увеличения составов пассажирских поездов реализуется в области капитальных вложений, так как повышение составности поездов при заданном пассажиропотоке сокращает потребность в развитии пропускной способности железнодорожных линий, а, следовательно, создает возможность осваивать дополнительные перевозки с минимальными дополнительными капитальными вложениями.

Экономическое значение увеличения состава поезда особенно повышается в условиях, когда размеры движения пассажирских поездов ограничиваются пропускной

способностью линии. В этих условиях работа пассажирских поездов с небольшим количеством вагонов означает недоиспользование провозной способности направления.

Повышение составности поезда приводит к сокращению расходов локомотивного хозяйства, связанных с пробегом поездов и, в первую очередь, по содержанию локомотивных бригад, а при неизменной серии локомотива и к экономии затрат на топливо и электроэнергию на тягу, на ремонт и реновацию локомотивов.

Себестоимость перевозок при повышении состава поезда снижается, но в значительно меньших размерах, чем при повышении населенности вагона.

Величина состава поезда зависит от размеров пассажиропотока направлений железной дороги, определяющих частоту движения поездов и количество вагонов в них. Кроме того, на состав поезда существенное влияние оказывает населенность вагонов. Эти два показателя тесно взаимосвязаны. Проблема населенности вагонов и составов поезда должна рассматриваться в связи с решением вопросов о способах усиления провозной способности транспортного направления. При стабильных пассажиропотоках небольших размеров рост состава ведет к снижению заполнения мест в поездах, увеличению эксплуатационных расходов и себестоимости перевозок. Повышение населенности вагонов за счет заполнения свободных мест в поездах в таких случаях, напротив, обуславливает существенную экономию транспортных средств.

Вместе с тем, состав поезда нельзя увеличивать до слишком больших размеров. Его длина не должна превышать длину посадочных платформ. При значительном увеличении длины состава без удлинения платформы ухудшаются условия для посадки и высадки пассажиров. Для обеспечения нормальных условий работы вагонов и выполнения начально-конечных операций при его эксплуатации увеличение состава вызывает необходимость удлинения не только посадочных платформ, но и приемоотправочных путей и путей отстоя составов в пунктах оборота, что требует дополнительных инвестиций.

Опыт показывает, что вождение поездов из 20-ти и более вагонов при локомотивах небольшой мощности также не обеспечивает снижения себестоимости перевозок особенно в зимнее время, поскольку для вождения поездов с высокой скоростью и для отопления вагонов мощность локомотивов недостаточна. Применение двойной тяги в таких условиях приводит к недоиспользованию мощности второго локомотива и увеличению эксплуатационных расходов.

Следовательно, достижение максимального эффекта от увеличения состава пассажирского поезда может быть обеспечено лишь при удлинении поездов до размеров, не превышающих длину посадочных платформ. Это обеспечивает уменьшение пробега

поездов, парка локомотивов, экономию расходов и уменьшение инвестиций в локомотивный парк и развитие сети. Одновременно возрастает производительность поездных локомотивов.

Эффективность увеличения скорости движения поездов. Скорость движения пассажирских поездов является одним из важнейших показателей качества пассажирских перевозок. С повышением скорости в пассажирском движении сокращается время поездки пассажира и улучшается обслуживание пассажиров железнодорожного транспорта. Величина этого показателя зависит от множества факторов, которые в равной мере влияют и на скорость движения грузовых поездов: профиль пути, мощность локомотива, длина состава, двухпутная или однопутная линия и др. Рост скорости движения пассажирских поездов дает большой экономический эффект, выражающийся в увеличении пропускной способности линий, уменьшении затрат трудовых ресурсов (локомотивных и поездных бригад), сокращении потребного парка вагонов и локомотивов, снижении эксплуатационных расходов.

Однако повышение скорости не только обеспечивает экономию, но и вызывает дополнительные транспортные затраты. Величина и характер изменения текущих затрат зависит от того, за счет каких мероприятий достигнуто повышение скорости.

При увеличении технической и участковой скорости экономятся расходы, связанные с вагоно- и локомотиво-часами. К ним относятся расходы на амортизацию подвижного состава, а также на содержание локомотивных и поездных бригад. При росте участковой скорости за счет сокращения стоянок уменьшаются расходы на содержание подвижного состава и верхнего строения пути.

Повышение скорости движения поездов оказывает влияние на улучшение других показателей использования подвижного состава. При прочих неизменных показателях рост скорости приводит к увеличению оборота состава и среднесуточного пробега вагона, который с оборотом состава связан обратной зависимостью. Факторы, определяющие сокращение времени оборота состава, способствуют одновременно и увеличению пробега вагона за каждые сутки эксплуатации. Чем меньше время оборота состава, тем при прочих равных условиях выше среднесуточный пробег. Однако их величина определяется не только скоростью движения поездов, но и временем простоя составов на станциях приписки и оборота. Это означает, что факторы, влияющие на рост скорости поездов, замедленно действуют на повышение среднесуточного пробега вагона и оборота состава.

Эффект от повышения среднесуточного пробега, вызванного ростом скорости движения, – это высвобождение вагонного и локомотивного парков, экономия затрат на

их содержание, ремонт и амортизацию, на содержание локомотивных и поездных бригад, а также сокращение инвестиций в локомотивный и вагонный парки.

Если же увеличение среднесуточного пробега вагона и оборота состава обеспечивается за счет сокращения простоя на станциях, то эффект возрастает за счет экономии на содержание и амортизацию станционных путей и инвестиций в их развитие.

Улучшение показателей использования подвижного состава в пассажирском движении обеспечивает рост производительности труда контингента пассажирского комплекса, повышение прибыли от пассажирских перевозок.

Глава 4. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ.

4.1. ОСНОВНЫЕ ВАРИАНТЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ НА РЫНКЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ

Экономическим инструментарием государственной транспортной политики в сфере управления перевозками пассажиров в дальнем следовании для целей повышения эффективности функционирования пассажирского комплекса выступают организационно-экономические преобразования на рынке пассажирских перевозок в дальнем следовании.

На основании проведенных исследований предполагается возможным реализация следующих организационно-экономических преобразований в структуре государственного регулирования рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании:

- институализация национального перевозчика;
- институализация национального перевозчика ВСМ;
- субсидирование перевозчиков;
- реализация регуляторной модели;
- субсидирование инфраструктуры;
- субсидирование маршрута;
- адресное субсидирование;
- кросс-субсидирование;
- реализация механизмов государственно-частного партнёрства в пассажирских перевозках.

Для определения принципиальных отличий организационно-экономических преобразований в рамках их государственного регулирования, выделены следующие субъекты рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании:

- государство;
- перевозчики;
- доминирующий перевозчик;
- владелец инфраструктуры;
- вокзальный комплекс (сервис для пассажиров);
- пассажиры;
- компании, предоставляющие сервисные услуги для перевозчиков.

В отношении двух последних субъектов – пассажиров и компаний, предоставляющих сервисные услуги для перевозчиков, принято, что во всех видах организационно-экономических преобразований они будут одинаковы, т.к. они диктуются уровнем качества предоставляемой услуги, конкурентным рынком, современным уровнем развития техники и технологий.

Базовые требования современного пассажира: безопасность и надежность, наиболее короткое время в пути с соответствующим уровнем комфорта. Удобства «от двери до двери»: удобство покупки, безшовность перевозки, мультимодальность, в перспективе – предоставление основных и смежных услуг по поездке через «одно окно» железнодорожным оператором, гибкость изменений «на ходу».

Получение гарантированного объема услуг по перевозке на условиях, определяемых государством с учетом фактических потребностей в перевозках, уровня потребительских цен и платежеспособного спроса.

Институализация национального перевозчика. При реализации организационно-экономических преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании путём создания национального перевозчика – института, гарантирующего перевозку пассажира в дальнейшем следовании с требуемым уровнем качества, предполагается прямая или косвенная финансовая поддержка, которая может быть выражена через долгосрочное снижение налоговых ставок на железнодорожные перевозки в дальнейшем следовании, поддержку льготного долгосрочного операционного лизинга инновационных пассажирских вагонов, субсидирование ставки лизинга и др. Ключевой особенностью данной модели, обеспечивающей минимальные затраты, является создание доминирующего субъекта, осуществляющего пассажирские перевозки, в том числе социально-значимых пользующихся поддержкой со стороны государства посредством субсидирования, при этом формируются рыночные условия осуществления пассажирских перевозок, в том числе участие иных компаний-перевозчиков на маршрутах и направлениях.

Национальный перевозчик – юридическое лицо, учредителем которого является *государство или компания со 100% государственным участием*, доминирующее на рынке пассажирских железнодорожных перевозок в дальнейшем следовании, являющееся владельцем железнодорожной инфраструктуры, либо действующее на основании договора с владельцем инфраструктуры, оперирующее собственным подвижным составом и принявшее на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира из пункта отправления в пункт назначения,

а также выдать багаж или грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю).

При реализации организационно-экономических преобразований национальный перевозчик осуществляет «традиционные» и скоростные пассажирские перевозки дальнего следования по сети железных дорог РФ, стран ближнего и дальнего зарубежья, лидируя в объемах перевозок дальнего следования по территории РФ. Также национальный перевозчик является базовой компанией для мультимодальных перевозок и его прогнозируемая доля на рынке 95%.

Независимый перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, не аффилированные с ОАО «РЖД», принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, из пункта отправления в пункт назначения;

Перевозчики берут на себя следующие обязательства:

- обеспечение готовности подвижного состава;
- обеспечение качества обслуживания;
- развитие дополнительных сервисов, сопутствующих услуге «перевозки»;
- повышение комфорта перевозки.

Важно регулирование барьеров входа на рынок перевозки пассажиров в дальнем следовании при обоснованном уровне финансовой обеспеченности, т.к. стоимость входа на рынок очень высокая и требуется обеспечение безопасности перевозок. В связи с важностью повышения качества пассажирских перевозок необходимо создание системы стандартизации и сертификации транспортного обслуживания пассажиров.

Организационно-экономические преобразования характеризуются эволюционным развитием конкуренции, при этом прогнозируемая доля рынка независимых перевозчиков на рассматриваемый период составит 5%.

Согласно данной модели национальный перевозчик является лидером в сервисах агрегации билетов для перевозок дальнего следования с предложением единого билета, стыкующего железнодорожные перевозки по всем регионам РФ с автобусными и авиаперевозками на комплементарных направлениях, предлагающий наиболее удобный спектр вариантов для мультимодальных маршрутов, охватывающих ключевые востребованные направления дальнего следования.

Холдинг «РЖД» остается основным поставщиком услуг инфраструктуры и локомотивной тяги. Взаимодействие между холдингом «РЖД» и перевозчиком осуществляется на основе заключенных договоров на оказание услуг инфраструктуры,

аренды локомотивов с экипажем. Холдинг «РЖД» также обеспечивает эффективную работу инфраструктуры, в т.ч. пассажирских обустройств, обеспечивающих высокое качество сквозных процессов пассажирского комплекса в соответствии со стандартами обслуживания пассажиров.

В рамках реализации данной трансформации предполагается создание комфортных вокзалов, где пассажиру предлагаются необходимые сервисы, являющиеся частью инфраструктуры:

- сервисы агрегации билетов для перевозок дальнего следования с предложением единого билета;
- сервис по стыковке железнодорожных перевозок по всем регионам РФ с автобусными и авиаперевозками на комплементарных направлениях;
- варианты для мультимодальных маршрутов, охватывающих ключевые востребованные направления дальнего следования.

Пассажиrom в данной модели предполагается получение гарантированного объема услуг по перевозке на условиях, определяемых государством с учетом фактических потребностей в перевозках, уровня потребительских цен и платежеспособного спроса. Цена на перевозку пассажира фиксируется государством в регулируемом сегменте.

Таким образом, особенностями организационно-экономических преобразований «Институализация национального перевозчика» является поддержка пассажирских перевозок со стороны государства посредством субсидирования национального перевозчика, при этом формируются рыночные условия осуществления пассажирских перевозок, в том числе участие неаффилированных компаний-перевозчиков.

Институализация национального перевозчика ВСМ. Реализации организационно-экономических преобразований, основанных на создании института ВСМ как самостоятельного субъекта по удовлетворению соответствующих потребностей рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании аналогична вышеописанной, в дополнении предполагается, что согласно данным ДПР и её инвестиционного пакета, планируется запуск пилотного проекта высокоскоростной магистрали.

Особенностями институализации национального перевозчика ВСМ является интенсивное развитие ВСМ и создание перевозчиков со скоростным подвижным составом, а значит – значительные инвестиционные расходы на создание инфраструктуры и закупку подвижного состава для запуска ВСМ.

Эти организационно-экономические преобразования не являются самостоятельными, а дополняют другие модели организационно-экономических преобразований. Институализация национального перевозчика ВСМ дополняет действия

перевозчиков, способствуя развитию рынка и появлению нового сегмента рынка транспортных услуг.

Субсидирование перевозчиков. При реализации организационно-экономических преобразований предполагается регулирование доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта при осуществлении пассажирских перевозок в дальнем сообщении, инвестиционной привлекательности сферы перевозки пассажиров в дальнем следовании для решения проблемы дефицита финансирования, обновления и восполнения парка подвижного состава для перевозки пассажиров в дальнем следовании, а также стимулирование экономических стимулов для развития конкуренции.

Ключевыми субъектами при таких организационно-экономических преобразованиях являются доминирующий и независимые перевозчики. Предполагается формирование экономического механизма конкурентных отношений на рынке. Прогнозируемая доля на рынке независимых перевозчиков на уровне 10%.

Доминирующий перевозчик – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж или грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж или грузобагаж уполномоченному на его получение лицу (получателю), занимающий подавляющую долю, более 75%, в объеме осуществляемых перевозок;

При реализации данной модели предусмотрено постепенное снижение доли доминирующего перевозчика. При этом маршруты пассажирских перевозок в дальнем следовании, невостребованные конкурентным сегментом, осуществляются доминирующим перевозчиком. Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика составит 90%.

Субсидирование перевозчиков осуществляется пропорционально выполненной работе в регулируемом сегменте. Холдинг «РЖД» остается основным поставщиком услуг, инфраструктуры и локомотивной тяги. Взаимодействие между Холдингом «РЖД» и перевозчиком осуществляется на основе заключенных договоров на оказание услуг инфраструктуры, аренды локомотивов с экипажем, а также агентских договоров по продаже билетов и других договоров. Холдинг «РЖД» обеспечивает эффективную работу инфраструктуры, в т.ч. пассажирских обустройств, обеспечивающих высокое качество сквозных процессов пассажирского комплекса в соответствии со стандартами обслуживания пассажиров.

Вокзальный комплекс по мере развития рынка может быть продан или передан на правах аренды независимым перевозчикам для совершенствования системы транспортного обслуживания.

Для пассажира – требования к повышению качества и снижению стоимости услуг, оказываемых перевозчиками, за счет введения механизма соревновательности между перевозчиками и в результате введения модели конкуренции «на маршруте». Помимо выше указанного предполагается обеспечение возможности выбора перевозчика по критериям качества, стоимости и широты спектра оказываемых услуг. При этом цена формируется по законам рынка.

Таким образом, особенностями организационно-экономических преобразований субсидирования перевозок является создание принципиально нового механизма выделения дотаций для перевозчиков на основе выполненных социально-значимых перевозок.

Реализация регуляторной модели. В рамках реализации этих организационно-экономических преобразований:

- определяется государственный орган – «организатор» регулярного сообщения на рынке пассажирских перевозок в дальнем следовании;
- закрепляются нормо-творческие функции, осуществляется сегментирование рынка на регулируемый и дерегулируемый сегмент;
- устанавливаются тарифы в регулируемом сегменте рынка;
- сертифицируется и лицензируется деятельность в области пассажирских перевозок в дальнем сообщении;
- устанавливаются параметры регуляторного договора;
- устанавливаются правила субсидирования пассажирских перевозок в дальнем следовании;
- утверждается набор лотов для заключения долгосрочного регуляторного договора с перевозчиком;
- контролируются недискриминационные условия доступа к перевозкам и развитие конкуренции;
- осуществляется контроль за деятельностью перевозчиков с целью мониторинга количественных и качественных характеристик соблюдения регуляторного договора.

Регулятором на основе конкурсных процедур определяется распределение долей рынка между доминирующим перевозчиком и независимыми перевозчиками. При этом

доминирующий перевозчик выступает гарантом выполнения социальных перевозок в дальнейшем следовании.

На рынке действуют перевозчики, получившие право перевозки пассажиров в результате проведения конкурсной процедуры и заключения регуляторного договора (реализации механизма «конкуренция за маршрут»). Прогнозируемая доля перевозчиков на рынке 10 % с последующим увеличением до 15%. Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика 90% с последующим снижением.

Холдинг «РЖД» – основной поставщик услуг, инфраструктуры и локомотивной тяги. Взаимодействие с перевозчиком осуществляется на основе заключенных договоров на оказание услуг инфраструктуры, аренды локомотивов с экипажем, агентских договоров по продаже билетов и других договоров.

При этих организационно-экономических преобразованиях предполагается создание комфортных вокзалов с предложением необходимых пассажиру сервисов являющихся частью инфраструктуры сервисы агрегации билетов для перевозок дальнего следования с предложением единого билета. Реализация регулируемо модели ценообразования.

Таким образом, особенностями регуляторной модели является прямое государственное участие в распределении долей рынка пассажирских перевозок между независимыми перевозчиками в результате конкурсных процедур, при этом доминирующий перевозчик выступает в роли гаранта обеспечения социально-значимых убыточных перевозок.

Субсидирование инфраструктуры. В рамках реализации данных организационно-экономических преобразований необходима прямая финансовая поддержка инфраструктуры. При этом создаются условия развития конкуренции между перевозчиками.

На первоначальном этапе происходит разделение рынка между доминирующими и независимыми перевозчиками. Независимыми перевозчиками являются компании, не аффилированные с ОАО «РЖД», принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить пассажира, из пункта отправления в пункт назначения. Указанные компании обеспечивают готовность подвижного состава и безопасность движения. Происходит формирование конкурентных отношений на путях общего пользования и, как следствие, развитие модели конкуренции "на путях". Прогнозируемая доля рынка 5 – 10%.

Доминирующий перевозчик остается базовой компанией для мультимодальных перевозок. Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика 90 – 95%.

Со стороны холдинга «РЖД» обеспечивается эффективная работа инфраструктуры, в т.ч. пассажирских обустройств, обеспечивающих высокое качество сквозных процессов пассажирского комплекса в соответствии со стандартами обслуживания пассажиров. ОАО «РЖД» способствует развитию аренды вокзального комплекса как формы вовлечения частного капитала для модернизации и обновления вокзального комплекса.

Пассажир ожидает получение гарантированного объема услуг по перевозке по тарифам регулируемым государством с учетом загруженности инфраструктуры; цена формируется по законам рынка.

Таким образом, особенностью организационно-экономических преобразований субсидирования инфраструктуры является частичная или полная поддержка со стороны государства инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта.

Субсидирование маршрута. В рамках организационно-экономических преобразований предусмотрено прямое субсидирование убыточных маршрутов. Вместе с этим необходимо регулирование барьеров входа на рынок перевозки пассажиров в дальнем следовании по конкретным направлениям следования, а также регулирование обеспечения стандартов транспортного обслуживания пассажиров по всем маршрутам. Необходимо нормативно-правовое регулирование относительно определения уровня прибыльности маршрута.

Со стороны доминирующего перевозчика предполагается создание базовой сети маршрутов и определение уровня затрат на обслуживание подвижного состава, который может быть, как в собственности перевозчика, так и арендован у ОАО «РЖД». Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика составляет 95%.

При этом развивается конкуренция перевозчиков за маршрут вместе с регулярным мониторингом качества предоставляемых услуг перевозки. Прогнозируемая доля рынка независимых перевозчиков 5%.

Состояние инфраструктуры контролируется со стороны государства и определяется уровень оплаты услуги инфраструктуры по конкретному маршруту. Вокзальный комплекс модернизируется по опорным точкам маршрутов с вовлечением частного капитала.

Для пассажира качество услуг повышается и происходит снижение стоимости услуг, оказываемых перевозчиками, за счет введения механизма соревновательности между перевозчиками на этапе проведения конкурса и в результате введения модели конкуренции «на маршруте». Также пассажирам предоставляется возможность выбора перевозчика по критериям качества, стоимости и широты спектра оказываемых услуг и гарантированный объем услуг по перевозке на условиях, определяемых государством с учетом фактических

потребностей в перевозках, уровня потребительских цен и платежеспособного спроса. Осуществляется гибкое ценообразование по маршрутам.

Таким образом, особенностями организационно-экономических преобразований субсидирования маршрута является предполагает поддержку пассажирских перевозок, осуществляемых перевозчиками, при этом маршрут в регулируемом сегменте рынка определяется регулятором исходя из социальной значимости и финансовых возможностей бюджета.

Адресное субсидирование. При данных организационно-экономических преобразованиях предполагается прямое (адресное) финансирование отдельных категорий граждан. Нормативными актами определяется регулирование вопросов перевозки отдельных категорий граждан в дальнейшем следовании по конкретным направлениям следования. При этом обеспечиваются минимальные стандарты транспортного обслуживания пассажиров.

В этом случае осуществляется конкуренция перевозчиков на прибыльных маршрутах и регулярный мониторинг качества предоставляемых услуг перевозки. Прогнозируемая доля рынка независимых перевозчиков не более 5%.

Со стороны государства осуществляется контроль за состоянием инфраструктуры. Инфраструктура принадлежит ОАО «РЖД». Государство определяет стоимость обслуживания инфраструктуры.

Вокзальный комплекс предоставляет: минимально требуемые услуги, сервисы агрегации билетов для перевозок дальнего следования с предложением единого билета, сервис по стыковке железнодорожных перевозок по всем регионам РФ с автобусными и авиаперевозками на комPLEMENTАРНЫХ направлениях.

Необходимо развитие вариантов для мультимодальных маршрутов, охватывающих ключевые востребованные направления дальнего следования.

Со стороны пассажира требование к повышению качества и снижению стоимости услуг, оказываемых перевозчиками, за счет введения механизма адресного субсидирования. Также обеспечение возможности выбора перевозчика по критериям качества, стоимости и широты спектра оказываемых услуг; получение гарантированного объема услуг по перевозке на условиях, определяемых государством с учетом фактических потребностей в перевозках, уровня потребительских цен и платежеспособного спроса. Реализация регулируемо модели ценообразования для отдельных категорий граждан.

Таким образом, особенностью организационно-экономических преобразований адресного субсидирования является установление льгот для конкретных категорий граждан

при поездках в дальнем следовании, неважно услугами какого перевозчика (доминирующего или независимого) они пользуются.

Кросс-субсидирование. При реализации данных организационно-экономических преобразований также осуществляется регулирование барьеров входа на рынок перевозки пассажиров в дальнем следовании, регулирование обеспечения стандартов транспортного обслуживания пассажиров по всем маршрутам, нормативно-правовое регулирование относительно определения уровня прибыльности маршрута.

Организационно-экономические преобразования доминирующего перевозчика предполагает перекрестное субсидирование только убыточных маршрутов за счет прибыльных других видов деятельности, в том числе прибыльных маршрутов. Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика 97%. Создаются условия для конкуренции перевозчиков на прибыльных маршрутах. Параллельно осуществляется регулярный мониторинг качества предоставляемых услуг перевозки. Прогнозируемая доля рынка независимых перевозчиков 3%. Реализуется регулируемая модели ценообразования.

Таким образом, особенностью организационно-экономических преобразований кросс-субсидирование является наличие перевозчика, способного за счет механизма перекрёстного субсидирования (за счет прибыльных других видов деятельности, в том числе прибыльных маршрутов) компенсировать убытки от социально-значимых перевозок.

Реализация механизмов государственно-частного партнёрства (ГЧП) в пассажирских перевозках. При реализации ГЧП предполагается:

- совместное финансирование проектов развития перевозок в дальнем следовании на неприбыльных маршрутах: государство и частный капитал;
- регулирование барьеров входа на рынок перевозки пассажиров в дальнем следовании по конкретным направлениям следования;
- регулирование обеспечения стандартов транспортного обслуживания пассажиров по всем маршрутам;
- нормативно-правовое регулирование относительно определения уровня прибыльности маршрута, а также условий, сроков и долевого соотношения ГЧП.

Организационно-экономические преобразования предполагают активное взаимодействие АО "ФПК", ДОСС и государственное участие. Нормативными актами определяются условия, сроки и долевого соотношение ГЧП (гарантии государства, доходность). Прогнозируемая доля рынка доминирующего перевозчика 93%.

Создаются условия для конкуренции перевозчиков на прибыльных маршрутах. Параллельно осуществляется регулярный мониторинг качества предоставляемых услуг

перевозки и определение условий, сроков и долевого соотношения ГЧП. Прогнозируемая доля независимых перевозчиков на рынке 7%. Развитие вокзального комплекса на условиях ГЧП способствует вовлечению частного капитала предполагается в развитие вокзального комплекса.

При этом реализуется частично регулируемая модель ценообразования.

Таким образом, особенностью организационно-экономических преобразований ГЧП в развитии пассажирских перевозках является вовлечение государственного и частного капитала в реализацию проектов по обновлению пассажирского подвижного состава в том числе тягового, а также развития вокзального комплекса с целью улучшения качества транспортного обслуживания пассажиров.

Ключевые изменения в системе управления пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании в результате организационно-экономических преобразований приведены в таблице 4.1.

Таблица 4.1. – Варианты организационно-экономических преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании, формирующих ключевые изменения в системе управления

№ п.п	Варианты организационно-экономических преобразований	Ключевые результаты преобразований
1.	институализация национального перевозчика	создание доминирующего субъекта, осуществляющего пассажирские перевозки, в том числе социально-значимые, пользующийся поддержкой со стороны государства посредством субсидирования, при этом формируются рыночные условия осуществления пассажирских перевозок, в том числе участие иных компаний-перевозчиков на маршрутах и направлениях на экономических принципах
2.	институализация национального перевозчика ВСМ	интенсивное развитие ВСМ и создание перевозчиков со скоростным подвижным составом в ближайшие годы, а значит – значительные инвестиционные расходы на создание инфраструктуры и закупку подвижного состава для запуска ВСМ
3.	субсидирование перевозчиков	создание принципиально нового механизма выделения дотаций для перевозчиков на основе выполненных социально-значимых перевозок
4.	реализация регуляторной модели	прямое государственное участие в распределении долей рынка пассажирских перевозок между независимыми перевозчиками в результате конкурсных процедур, при этом доминирующий перевозчик выступает в роли гаранта обеспечения социально-значимых убыточных перевозок с соответствующей компенсацией из государственного бюджета
5.	субсидирование инфраструктуры	частичная или полная поддержка со стороны государства инфраструктурного комплекса железнодорожного транспорта
6.	субсидирование маршрута	предполагает поддержку пассажирских перевозок, осуществляемых перевозчиками, при этом маршрут в регулируемом сегменте рынка определяется регулятором исходя из социальной значимости и финансовых возможностей бюджета
7.	кросс-субсидирование	наличие перевозчика, способного за счет механизма перекрестного субсидирования (за счет прибыльных других видов деятельности, в том числе прибыльных маршрутов) компенсировать убытки от социально-значимых перевозок

8.	адресное субсидирование	установление льгот для конкретных категорий граждан при поездках в дальнем следовании, неважно услугами какого перевозчика (доминирующего или независимого) они пользуются
9.	реализация механизмов ГЧП в пассажирских перевозках в дальнем следовании	вовлечение государственного и частного капитала в реализацию проектов по обновлению пассажирского подвижного состава в том числе тягового, а также развития вокзального комплекса с целью улучшения качества транспортного обслуживания пассажиров

Учитывая вышеизложенное требуется разработка методики комплексной оценки затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании на основе единого критерия (рисунок 4.1).

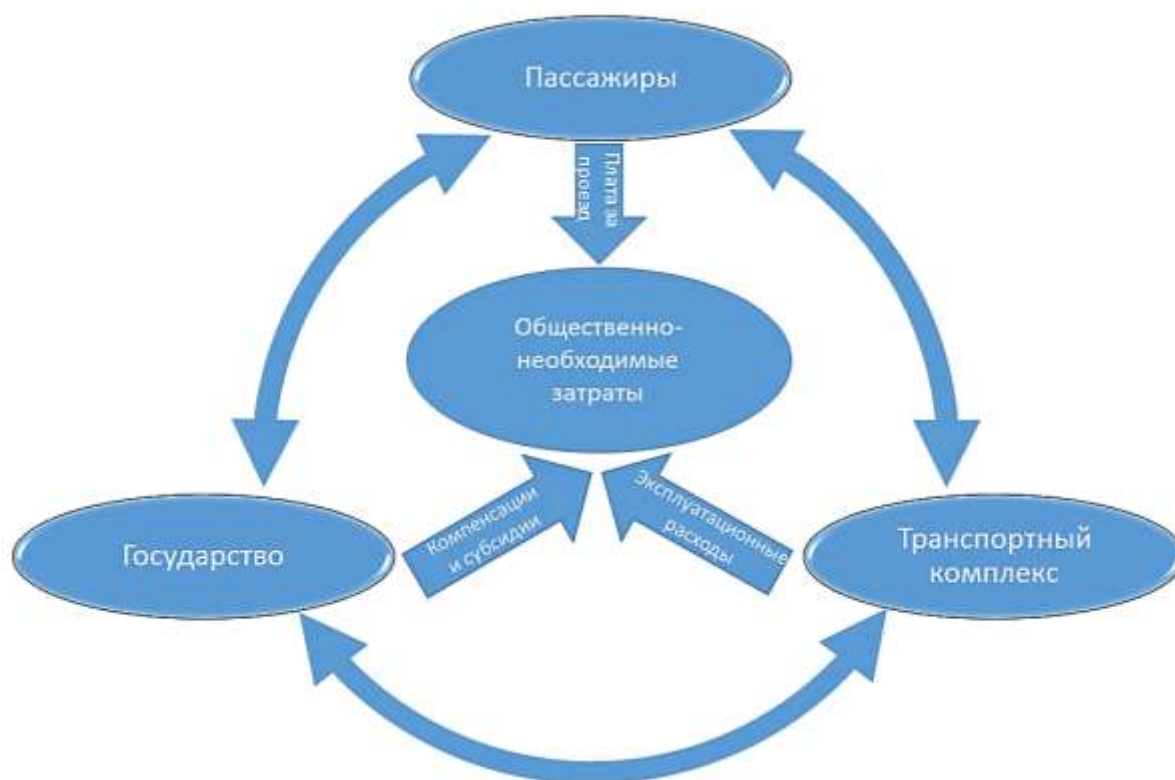


Рисунок 4.1. – Концептуальная схема формирования общественно-необходимых затрат при реализации организационно-экономических преобразований системы управления пассажирскими перевозками в дальнем следовании

Общественно-необходимые затраты представляют собой совокупные затраты всех причастных субъектов (пассажиров, перевозчиков, государства и инфраструктуры) к процессу перевозки пассажиров в дальнем следовании, учитывающие приоритетности повышения качества жизни населения в Российской Федерации и удовлетворения платежеспособного спроса.

Таким образом, разработка экономического инструментария управления перевозками пассажиров в дальнем следовании для целей повышения эффективности

функционирования пассажирского комплекса, на основе предложенного на рисунке 4.1 критерия «общественно-необходимые затраты» позволит выявить наиболее эффективные формы их реализации.

4.2 КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ЗАТРАТ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ НА ОСНОВЕ КОМПРОМИССНЫХ ПРИНЦИПОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Методика комплексной оценки общественно-необходимых затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании. Предложенная методика базируется на трудах отечественных учёных.

Большое внимание термину «общественно-необходимые затраты» в СССР 70-е годы прошлого века уделяли ученые-транспортники проф. Абрамов А.П. и проф. Крейнин А.В. и, прежде всего, исследования касались сферы затрат на грузовые перевозки, и этот термин интерпретировали соответственно. Подчёркивая, что «цены (тарифы), оторванные от стоимости, необоснованные отклонения их от общественно-необходимых затрат ослабляют их значение в хозяйственной деятельности, затрудняют выявление экономической эффективности производства, капитальных вложений, новой техники, проведение принципа материального стимулирования». Таким образом, применительно к сегодняшнему дню и анализируемой тематике можно рассматривать оценку общественно-необходимых затрат по пассажирским перевозкам в дальнем следовании не только как критерий эффективности организационно-экономических преобразований рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании, но и как инструментарий формирования тарифной политики в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании.

Целью разработки методических подходов к оценке экономической эффективности институциональных преобразований в системе управления пассажирскими перевозками в дальнем следовании является формирование инструментария обоснования управленческих решений по реструктуризации рынка пассажирских перевозок на основе анализа экономических результатов вариантов организационно-экономических преобразований, как базы для выработки эффективных.

В этом случае общественно-необходимые затраты по реализации организационно-экономических преобразований могут быть представлены следующим образом (рисунок 4.2).

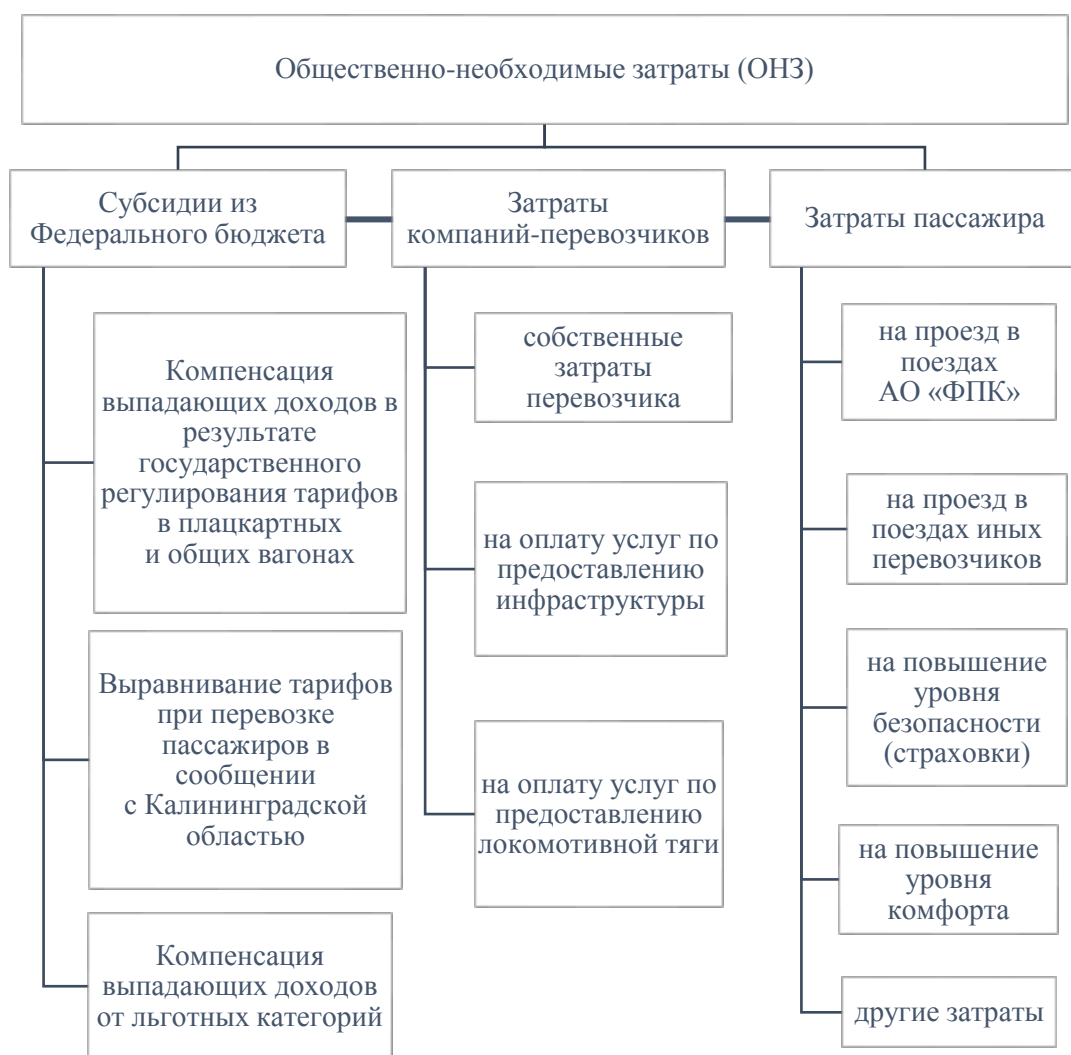


Рисунок 4.2. – Механизм формирования общественно-необходимых затрат при реализации организационно-экономических преобразований системы управления пассажирскими перевозками в дальнем следовании

Критерием оценки эффективности организационно-экономических преобразований рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании является минимизация общественно-необходимых затрат на его функционирование с учётом экономических интересов участников рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании, выявленных тенденций его развития и при соблюдении условий удовлетворения платежеспособного спроса и повышения качества жизни населения.

$$ОНЗ_{\phi} = СБ + ЗК_{инфр} + ЗК_{лок} + ЗП, \quad (4.1)$$

$$ЗП = ЗП_{ФПК} + ЗП_{пер} \quad (4.2)$$

где $СБ$ – субсидии из Федерального бюджета в следствии государственного регулирования тарифов и возмещения выпадающих доходов от льготных категорий;

$ZП$ – затраты пассажира при проезде в поездах дальнего следования на услуги АО «ФПК» или иных перевозчиков без учёта затрат на услуги инфраструктуры и локомотивной тяги;

$ZK_{инфр}, ZK_{лок}$ – затраты компаний-перевозчиков на оплату по предоставлению услуг инфраструктуры и локомотивной тяги соответственно.

$ZП_{ФПК}$ – затраты собственно АО «ФПК»;

$ZП_{пер}$ – затраты собственно иных перевозчиков.

В качестве исходной информации для оценки общественно-необходимых затрат на реализацию и функционирование организационно-экономических преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнем следовании предлагается использовать отчетные и прогнозные данные. Например: эксплуатационные расходы владельца инфраструктуры, текущие расходы перевозчиков, объём субсидий из бюджетов.

В этом случае общественно-необходимые затраты по реализации организационно-экономических преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнем следовании могут быть представлены следующим образом:

$$ОНЗ_{ОЭП} = E_B + \sum E_{ПК}^i \cdot (1 + R_{ПК}^i) + E_{инфр} \cdot (1 + R_{инфр}) + E_{лок} \cdot (1 + R_{лок}) \rightarrow \min, \quad (4.3)$$

где E_B – расходы бюджетов в результате государственного регулирования тарифов;

$E_{ПК}$ – расходы i -го перевозчика, без учёта оплаты услуг инфраструктуры и локомотивной тяги;

$R_{ПК}^i$ – рентабельность деятельности i -го перевозчика;

$E_{инфр}$ – расходы на оплату услуг по предоставлению услуг инфраструктуры;

$R_{инфр}$ – рентабельность деятельности по предоставлению услуг инфраструктуры;

$E_{лок}$ – расходы на оплату услуг по предоставлению локомотивной тяги;

$R_{лок}$ – рентабельность деятельности по предоставлению услуг локомотивной тяги.

Определение расходов по оплате счетов ОАО «РЖД» за предоставление услуг инфраструктуры осуществляется по следующей формуле:

$$E_{инфр} = E_{у-пост} * I_{у-пост}^{инф} + N * I_N * I_N^{инф} * И_1 + nS * I_{nS} * I_{nS}^{инф} * И_2 + n * I_n * I_n^{инф} * И_3 \quad (4.4)$$

где N – количество отправок поезда на маршрут за расчетный период, ед;

nS – вагоно-километровая работа пассажирских вагонов в составе поезда, ваг-км;

n – количество отправленных вагонов в поезде за расчетный период, вагоно-км;

I_1, I_2, I_3 – базовые ставки тарифных схем 23, 24, 25 в расчете за 1 поезд и на 1 вагон на всем пути следования по поясам дальности, в зависимости от типа тяги и категории поезда,

I_N, I_{nS}, I_n – коэффициент, учитывающий изменение объема перевозок на сети железных дорог РФ;

$I_{у-пост}^{инф}, I_N^{инф}, I_{nS}^{инф}, I_n^{инф}$ – прогнозные индексы-дефляторы на расчетный период.

Определение расходов по оплате счетов по договору аренды локомотивов необходимо использовать измерители, отражающие эксплуатационную работу локомотива, используя следующую формулу:

$$E_{лок} = E_{у-пост} * I_{у-пост}^{инф} + e^{аренд} * I_{MT} * I_{MT}^{инф} * MT + e^{бриг} * I_{Mh} * I_{Mh}^{инф} * Mh + e^{топл} * I_{PL} * I_{PL}^{инф} * PL + e^{отопл} * I_{nt} * I_{nt}^{инф} * nt_{дв} \quad (4.5)$$

где $e^{аренд}$ – расходные ставки по оплате услуги по Договору аренды пассажирских локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) по аренде (включая ремонты);

$e^{бриг}$ – расходные ставки по оплате услуги по Договору аренды пассажирских локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) по управлению арендованными локомотивами локомотивными бригадами Арендодателя;

$e^{топл}$ – расходные ставки по оплате услуги по Договору аренды пассажирских локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) по обеспечению дизельным топливом;

$e^{отопл}$ – расходные ставки по оплате услуги по Договору аренды пассажирских локомотивов с экипажем (локомотивными бригадами) по отоплению пассажирских вагонов;

MT – локомотиво-сутки эксплуатируемого парка локомотивов, лок-сутки;

Mh – бригадо-часы работы локомотивных бригад по типу тяги;

PL – тонно-километры брутто;

$I_{MT}, I_{Mh}, I_{PL}, I_{nt}$ – коэффициент, учитывающий изменение объема перевозок на сети железных дорог РФ;

$I_{у-пост}^{инф}, I_{MT}^{инф}, I_{Mh}^{инф}, I_{PL}^{инф}, I_{nt}^{инф}$ – прогнозные индексы-дефляторы на расчетный период;

$nt_{дв}$ – вагоно – часы в движении.

Определение расходов, связанных с производственной деятельностью компаний-перевозчиков, выполняемых собственными силами определяется по формуле:

$$\begin{aligned}
 E_{ПК} = & E_{у-пост} * I_{у-пост}^{инф} + e_{nt} * I_{nt} * I_{nt}^{инф} * nt^{поезд} + e_{nS} * I_{nS} * I_{nS}^{инф} ** nS^{поезд} + e_{ntдв}^{ваг_для_пасс} * \\
 & I_{ntдвв} * I_{ntдвв}^{инф} * nt_{дв}^{ваг_для_пасс} + e_{ntдв}^{багаж} * I_{ntдвб} * I_{ntдвб}^{инф} ** nt_{дв}^{багаж_ваг} + e_{n_{отпр}}^{багаж} * I_{n_{отпр}} * I_{n_{отпр}}^{инф} * \\
 & n_{отпр}^{багаж_ваг} + e_{P_{отпр}} * I_P * I_P^{инф} ** P_{отпр}^{пасс_поезд} + e_n * I_{n_{п}} * I_{n_{п}}^{инф} * n^{поезд} \quad (2.6)
 \end{aligned}$$

где e_{nt} – единичная расходная ставка на вагоно-час пассажирского вагона инвентарного парка, руб/ваг-час;

$nt^{поезд}$ – вагоно-часы пассажирского вагона в составе поезда, ваг-час;

e_{nS} - единичная расходная ставка на вагоно-км пассажирского вагона, руб/ваг-км;

$nS^{поезд}$ – вагоно-километровая работа поезда, ваг-км;

$e_{ntдв}^{ваг_для_пасс}$ – единичная расходная ставка на вагоно-час в движении вагона для перевозки пассажиров, руб/ваг-час в движении;

$nt_{дв}^{ваг_для_пасс}$ – вагоно-часы вагона для перевозки пассажиров в движении поезда, ваг-час в движении;

$e_{ntдв}^{багаж}$ – единичная расходная ставка на вагоно-час в движении багажного вагона, руб/ваг-час в движении;

$nt_{дв}^{багаж_ваг}$ – вагоно-часы багажных вагонов в движении поезда, ваг-час в движении;

$e_{P_{отпр}}$ – единичная расходная ставка по продаже билетов на отправленного пассажира, руб/отпр. пасс.;

$P_{отпр}^{пасс_поезд}$ – количество отправленных пассажиров в поезде, отпр. пасс.;

$e_{n_{отпр}}^{багаж}$ – единичная расходная ставка на отправленный багажный вагон, руб/отпр. ваг.;

$n_{отпр}^{багаж_ваг}$ – количество отправленных багажных вагонов, отпр. ваг.;

e_n – единичная расходная ставка на отправленный пассажирский вагон, руб/отпр. ваг;

$I_{nt}, I_{nS}, I_{ntдвв}, I_{ntдвб}, I_{n_{отпр}}, I_P, I_{n_{п}}$ – коэффициент, учитывающий изменение объёма перевозок на сети железных дорог РФ;

$I_{у-пост}^{инф}, I_{nt}, I_{nS}, I_{ntдвв}, I_{ntдвб}, I_{n_{отпр}}, I_P, I_{n_{п}}$ – прогнозные индексы-дефляторы на расчетный период;

$n^{поезд}$ – количество отправленных пассажирских вагонов в поезде, ваг.

В таблице 4.2 представлена группировка статей прямых расходов

АО «ФПК» по измерителям эксплуатационной работы, а также соответствующих измерителей для определения расходных ставок АО «ФПК» в части ее прямых затрат.

Таблица 4.2. – Отнесение прямых расходов на основные измерители эксплуатационной работы деятельности Федеральной пассажирской компании

Наименование статей расходов	Измеритель
Капитальный ремонт пассажирских вагонов (кроме багажных), курсирующих в дальнем следовании (ст.6610)	Вагоно-час пассажирского вагона инвентарного парка
Капитальный ремонт пассажирских вагонов на заводах (ст.6640)	
Капитальный ремонт багажных вагонов на заводах (ст.6641)	
Капитальный ремонт багажных вагонов (ст.6612)	
Техническое обслуживание по программам ТО-2 пассажирских вагонов, курсирующих в дальнем следовании (ст.6603)	
Амортизация пассажирских вагонов дальнего следования, кроме багажных (ст.4029)	
Арендные и лизинговые платежи за пассажирские и багажные вагоны в дальнем следовании (ст.4036)	
Содержание резервного подвижного состава (пассажирские и багажные вагоны в дальнем следовании) (ст.4037)	
Амортизация багажных вагонов (ст.4031)	
Техническое обслуживание по программе ТО-3 пассажирских вагонов, курсирующих в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении (ст.6605)	Вагоно-км пассажирского вагона
Деповской ремонт пассажирских вагонов (кроме багажных), курсирующих в дальнем следовании (ст.6607)	
Деповской ремонт багажных вагонов (ст.6609)	
Обслуживание вагонов в пассажирских поездах дальнего следования (ст.4019)	Вагоно-час пассажирского вагона в движении (кроме багажных)
Содержание инвентаря и оборудования пассажирских вагонов дальнего следования (ст.4040)	
Сопровождение багажных вагонов (ст.4005)	Вагоно-час багажного вагона в движении
Продажа билетов на поезда дальнего следования во внутригосударственном сообщении (ст.4001)	Отправленный пассажир
Продажа билетов в международном сообщении (ст.4002)	
Прием и выдача багажа во внутригосударственном сообщении (ст.4003)	Отправленный багажный вагон
Прием и выдача багажа в международном сообщении (ст.4004)	

Стирка и ремонт постельного белья и дезинфекция постельных принадлежностей (ст.4050)	Отправленный пассажирский вагон формирования ФПКФ
Снабжение поездов постельным бельем, мягким и другим инвентарем (ст.4041)	
Техническое обслуживание по программе ТО-1 в пунктах формирования и оборота и текущий отцепочный ремонт пассажирских вагонов, курсирующих в дальнем следовании (ст. 6601)	
Экипировка пассажирских вагонов дальнего следования в пунктах формирования и оборота (ст.4021)	

В таблице 4.3 приведены измерители, источники и формулы для определения величин измерителей, используемых в расчете оценке эффективности реализации организационно-экономических преобразований рынка пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем следовании.

Таблица 4.3. – Измерители, источники и формулы для определения величин измерителей используемых в расчете оценке эффективности реализации целевой модели транспортного рынка пассажирских железнодорожных перевозок в дальнем следовании

Наименование измерителей	Условное обозначение	Единица измерения	Источники и формулы для расчета величины измерителей
Вагоно-км пассажирских вагонов (для перевозки пассажиров и прочие)	nS	ваг-км	ЦО-33 стр.14 гр.1
Вагоно-час пассажирского вагона инвентарного парка	nt	ваг-час	ЛО-4 стр.8 гр. «у»*24*n*
Вагоно-час пассажирского вагона в движении в дальнем следовании (кроме багажных)	$nt_{дв}^{ваг_для_пасс}$	ваг-час в дв.	(ЦО-33 стр.14 гр.6+ ЦО-33 стр.14 гр.10) *1,3/ЦО-1 стр.809 гр.4 (сеть)
Вагоно-час багажного вагона в движении в дальнем следовании	$nt_{дв}^{багаж_ваг}$	ваг-час баг. в дв.	Ваг-км багажных вагонов ЭСУБР «Справка о пробеге плановых багажных вагонов поездами разной скорости» *1,1/ ЦО-1 стр.809 гр.4(сеть)
Отправленный пассажир	$P_{отпр}^{пасс_поезд}$	отпр. пасс	ЦО-22 стр.1 гр.1
Отправленный багажный вагон	$n_{отпр}^{багаж_ваг}$	отпр. баг. ваг.	ЭСУБР «Справка о пробеге плановых багажных вагонов поездами разной скорости»
Отправленный пассажирский вагон	$n^{поезд}$	отпр. ваг.	ЦО-33 стр.13 гр.1

Наименование измерителей	Условное обозначение	Единица измерения	Источники и формулы для расчета величины измерителей
Коэффициент, учитывающий изменение объёма перевозок на сети железных дорог РФ	$I_{nt},$ $I_{ns}, I_{ntдвв},$ $I_{ntдвб},$ $I_{nотпр}, I_P,$ $I_{n_п}$		ДПР ОАО «РЖД»
Для локомотивной составляющей			
Локомотиво-сутки электровозов	$MT_{эл}$	лок-сутки	Отчет по исполнению бюджета по аренде локомотивов парка ОАО «РЖД»
Локомотиво-сутки тепловозов	MT_T	лок-сутки	
Бригадо-часы локомотивных бригад	Mh		
Для инфраструктурной составляющей			
Количество отправок поезда на маршрут за расчетный период	N	ед.	
Количество отправленных вагонов в поезде за расчетный период	n	ед.	
Для бюджетной составляющей и не только			
Расходы бюджетов в результате государственного регулирования тарифов	$E_{бюдж}$	млрд.	Прогноз долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года Минэкономразвития России Отчётные и прогнозные данные Федеральной службы государственной статистики Годовые отчёты ОАО «РЖД» ДПР ОАО «РЖД» Годовые отчёты АО «ФПК»
Прогнозные индексы-дефляторы на расчетный период	$I_{у-пост}^{инф},$ $I_N^{инф}, I_{ns}^{инф},$ $I_n^{инф}, I_{MT}^{инф},$ $I_{Mh}^{инф}, I_{Pl}^{инф},$ $I_{nt}^{инф}, I_{ns}^{инф},$ $I_{ntдвв}^{инф}, I_{ntдвб}^{инф},$ $I_{nотпр}^{инф}, I_P^{инф},$ $I_{n_п}^{инф}$		Прогноз долгосрочного социально – экономического развития Российской Федерации на период до 2030 года Минэкономразвития России Прогнозные данные Федеральной службы государственной статистики

В таблице 4.4 приведены принципиальные отличия разных вариантов реализации организационно-экономических преобразований рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании при расчете значений параметров для экономической оценки эффективности его функционирования с комментариями.

В таблице (+) отмечено имеющееся влияние на субъект рынка, (-) – отсутствие оно.

Таблица 4.4. – Анализ вариантов модернизации системы управления пассажирского комплекса дальнего следования

	Варианты организационно-экономических преобразований	Государство					Перевозчики		Владелец инфраструктуры	
		Поддержка пассажирских перевозок	Владелец локомотивной тяги	Владелец инфраструктуры	АО «ФПК»	Неаффилированные компании-перевозчики	АО «ФПК»	Неаффилированные компании-перевозчики	Инфраструктурная составляющая	Локомотивная составляющая
1.	институализация национального перевозчика	+	-	-	+	-	+	+	+	+
2.	институализация национального перевозчика ВСМ	+	-	+ ³	+	-	+	+	+ ³	+
3.	субсидирование перевозчиков	+	-	-	+	+	+	+	+	+
4.	реализация регуляторной модели	+	-	-	-	+	+	+	+	+
5.	субсидирование инфраструктуры	+ ¹	-	+	-	-	+	+	+/-	+
6.	субсидирование маршрута	+	-	+	+/- ⁴	+/- ⁴	+/-	+/-	+	+
7.	кросс-субсидирование	+	-	-	-	-	+ ⁶	+ ⁶	+	+
8.	адресное субсидирование	+ ⁵	-	-	+	+	+	+	-	-
9.	реализация механизма ГЧП в пассажирских перевозках в ДС	+	+/- ²	+	+/- ²	+/- ²	+/- ²	+/- ²	+	+/- ²

¹ – дополнительно учитывается % субсидирования инфраструктуры определяемый нормативными актами, который и может быть больше 0 и в максимальном случае равняется 100%, т.е. обеспечивать полное покрытие расходов инфраструктуры

² – вовлечение государственного и частного капитала в развитие пассажирского подвижного состава, в том числе тягового

³ – по проекту строительства первого участка ВСМ, в ФБ заложена сумма 200 млрд рублей, аналогичную сумму внесет ОАО «РЖД»

⁴ – прямое субсидирование затрат перевозчиков на формирование маршрутов

⁵ – дополнительно учитывается бюджетное субсидирование конкретных категорий граждан при поездках в дальнем следовании, учитывается в рамках адресного субсидирования

⁶ – рентабельность по прочим видам деятельности должен быть достаточным для компенсации на перекрёстное финансирование, (принято 3,8% - в 2020 и 4,5% - в 2025 г. от доходов), на основе анализа данных прошлых лет

Институционализация национального перевозчика увязывается с реализацией Долгосрочной программы развития ОАО «РЖД», что позволяет оптимально сбалансировать интересы перевозчика и владельца инфраструктуры, обеспечить максимальную эффективность использования активов. Обеспечивая государственные интересы, АО «ФПК» является единственной транспортной компанией, выполняющей социальный заказ и осуществляющей перевозки по регулируемым тарифам. При этом удельный размер субсидирования, без учета налоговых преференций, ежегодно снижается.

В ходе исследования проанализировано современное состояние и перспективы развития рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании в Российской Федерации. На основе анализа можно сделать следующие выводы: объем рынка (пассажиропоток) пассажирских перевозок маршрутного транспорта дальнего следования медленно снижался в период с 2009 – 2016 гг. и лишь по итогам 2017 г. наметилась незначительная положительная динамика, подвижность населения на транспорте общего пользования за исследуемый период имеет разнонаправленную динамику. В целом незначительному росту совокупного рынка пассажирских перевозок способствовали повышение уровня жизни населения, рост внутреннего и выездного туризма, а также увеличение благодаря росту использования личного транспорта.

Выявленные тенденции свидетельствуют о необходимости структурных преобразований в системе управления пассажирским комплексом для повышения эффективности его функционирования. В противном случае стагнация рынка приведет к дальнейшему существенному сокращению доли услуг железнодорожного транспорта и оттоку потребителей на другие виды транспорта.

Определены перспективные целевые параметры рынка в системе государственного регулирования пассажирских перевозок в дальнем следовании и предложены организационно-экономические преобразования в системе управления железнодорожными пассажирскими перевозками в дальнем следовании и оценены перспективы их развития.

4.3 КОМПЛЕКСНАЯ ОЦЕНКА ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПАССАЖИРСКИМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В ДАЛЬНОМ СЛЕДОВАНИИ

Развитие рынка пассажирских перевозок зависит от многих факторов, в частности, от уровня экономического развития страны и ее регионов, а также емкости транспортного рынка, условий миграции рабочей силы, мобильности населения и уровня их доходов.

Большое значение для развития рынка пассажирских перевозок имеет создание предсказуемых условий для всех участников рынка с целью повышения устойчивости

функционирования пассажирской компании- перевозчика пассажиров в дальнем следовании, а также создание стимулов для повышения эффективности деятельности участников рынка и устойчивые механизмы межрегионального взаимодействия. Особую роль играет модель бизнес-отношений пассажирской компании и ОАО «РЖД» как поставщика услуг инфраструктуры железных дорог.

Развитие конкурентной среды в условиях предлагаемых институциональных преобразований рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании предполагает наличие механизма управления на основе государственного регулирования в части:

- доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта при осуществлении пассажирских перевозок в дальнем сообщении;
- формирования барьеров входа перевозчиков на рынок перевозки пассажиров в дальнем следовании при обоснованном уровне финансовой обеспеченности;
- поддержания уровня инвестиционной привлекательности сферы перевозки пассажиров в дальнем следовании для решения проблемы дефицита финансирования обновления и восполнения парка подвижного состава для перевозки пассажиров в дальнем следовании;
- обеспечения стандартов транспортного обслуживания пассажиров в дальнем следовании;
- создания экономических стимулов для развития конкуренции среди перевозчиков;
- повышения финансовой прозрачности деятельности перевозчиков.

Такие организационно-экономические преобразования рыночного механизма управления, на наш взгляд, позволят, достичь баланса интересов государства, потребителей транспортных услуг (пассажиров) и перевозчиков, обеспечить гарантированную доступность транспортных услуг для населения и повышение экономической эффективности перевозчиков.

Транспортная подвижность населения, доступность транспортных услуг, экономическая эффективность перевозок и устойчивость транспортной системы являются ключевыми индикаторами, определяющими выбор прерогативного варианта трансформации системы управления пассажирскими перевозками в дальнем следовании.

В настоящее время на рынке пассажирских перевозок в дальнем сообщении присутствует высокий уровень конкуренции между видами транспорта. Прямыми конкурентами железнодорожным перевозчикам на большинстве маршрутов являются авиационные компании, а также автобусные компании междугороднего сообщения. Эти

компании находятся в разных конкурентных условиях по оплате за счет собственных источников содержания инфраструктуры.

Экономическая эффективность предлагаемой институализации преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании характеризуется сокращением размера государственных субсидий, компенсирующих выпадающие доходы по регулируемому сегменту и оптимизация потребности в государственной финансовой поддержке инвестиций, обеспечивающих наращивание, обновление и модернизацию производственных фондов пассажирского комплекса.

В таблице 4.5 приведены результаты определения общественно-необходимых затрат по реализации организационно-экономических преобразований на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании.

По данным таблицы 4.5 видно, что наименьшими общественно-необходимыми затратами характеризуются организационно-экономические преобразования, связанные с созданием отдельного института управления железнодорожными пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании – национального перевозчика (прогнозные общественно-необходимые затраты в 2020 году составят 231,47 млрд руб., а в 2025 – около 297,04 млрд руб.).

Следует отметить, что организационно-экономические преобразования, используемые в экономически развитых странах, являются более затратными для бюджета. В условиях жёсткой бюджетной политики, учитывающей санкционные ограничения, реализация моделей с увеличенным бюджетным функционированием практически невозможно. Хотя для других участников рынка и в целом для развития рынка пассажирских перевозок это более привлекательно.

Проведенный анализ позволяет выявить основные факторы, что способствует повышению объективности оценки при реализации изменений в системе управления и развития рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании:

- двойственная природа реорганизации системы управления пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании с одной стороны, либерализация с другой стороны;
- снижение темпов прироста ёмкости рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании;
- стабилизация структурных изменений на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании;
- развитие информационных технологий, способствующих развитию рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании;

Таблица 4.5. – Результаты определения оценки общественно-необходимых затрат на организационно-экономические преобразования на рынке пассажирских перевозок в дальнем следовании

Варианты организационно-экономических преобразований	Единица измерения	Государство			Перевозчики			Владелец инфраструктуры						Общественно-необходимые затраты		
								Инфраструктурная составляющая			Локомотивная составляющая					
		2017	2020	2025	2017	2020	2025	2017	2020	2025	2017	2020	2025	2017	2020	2025
институализация национального перевозчика	%	3,81	3,70	3,05	41,74	41,83	41,35	33,52	34,30	35,58	20,92	20,79	20,63	100,00	100,00	100,00
	млрд руб.	7,80	8,50	9,00	85,34	96,07	121,89	68,54	78,78	104,86	42,78	48,12	61,2	204,46	231,47	297,04
институализация национального перевозчика ВСМ	%	-	3,70	8,5	-	41,83	32,22	-	34,30	42,83	-	20,79	16,61	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	8,50	33,50	-	96,07	121,89	-	78,78	162,03	-	48,12	63,23	-	231,47	380,64
субсидирование перевозчиков	%	-	3,52	2,88	-	43,89	43,58	-	32,99	33,84	-	20,20	20,32	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	8,50	9,00	-	105,86	136,39	-	79,57	105,91	-	49,09	64,08	-	243,01	315,38
реализация регуляторной модели	%	-	3,11	2,23	-	43,90	43,86	-	33,00	33,76	-	20,60	20,77	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	7,50	7,00	-	105,86	137,59	-	79,57	105,91	-	50,07	65,68	-	242,99	316,18
субсидирование инфраструктуры	%	-	19,55	19,39	-	43,09	43,05	-	18,08	18,09	-	19,89	20,07	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	47,89	61,43	-	105,58	136,39	-	44,29	57,31	-	49,09	64,08	-	246,84	319,20
субсидирование маршрута	%	-	16,85	16,05	-	30,06	29,74	-	33,31	34,39	-	20,39	20,44	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	40,26	49,92	-	71,81	92,52	-	79,57	106,97	-	49,09	64,08	-	240,71	313,48
адресное субсидирование	%	-	42,48	42,24	-	26,52	26,53	-	19,45	19,53	-	11,91	12,06	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	104,29	133,56	-	65,10	83,88	-	47,74	61,77	-	29,45	38,45	-	247,37	318,66
кросс-субсидирование	%	-	3,47	2,81	-	44,71	44,58	-	32,51	33,37	-	19,91	19,84	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	8,50	9,00	-	109,44	142,88	-	79,57	106,97	-	49,09	64,08	-	246,59	322,93
реализация механизма ГЧП в пассажирских перевозках в ДС	%	-	17,87	17,09	-	40,31	39,83	-	30,51	31,77	-	11,69	11,71	-	100,00	100,00
	млрд руб.	-	46,61	58,10	-	105,11	135,44	-	79,57	108,04	-	30,63	39,98	-	261,92	341,56

В качестве исходной информационной базы для оценки общественно-необходимых затрат по реализации организационно-экономических преобразований рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании использованы отчетные и прогнозные данные (эксплуатационные расходы владельца инфраструктуры, текущие расходы перевозчиков, объём субсидий из бюджетов, а так же информационные системы учёта: 7-у, ЦО-33, ЦО-22, ЛО-4, ЭСУБР, АСО КПЭ РВ, СБПР)

- активное использование маркетинговых инструментов транспортными компаниями;
- повышение скоростей перевозки пассажиров с использованием совершенствуемых прогрессивных технологий и существующих продуктовых инноваций;
- усиление конкуренции на рынке пассажирских перевозок в дальнейшем следовании между видами транспорта в т.ч. между железнодорожным и автомобильным (включая личный), между железнодорожным и авиационным; внутри одного вида транспорта; между отдельными продуктами;
- развитие методов государственного регулирования рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании с использованием экономической оценки эффективности преобразований механизма управления на принципах минимизации общественно-необходимых затрат;
- перспективы изменения рынка пассажирских перевозок в дальнейшем следовании вследствие появления ВСМ.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Формирование экономического механизма управления пассажирскими перевозками в дальнейшем следовании на основе целевых параметров развития рынка должно способствовать решению хозяйственно-экономических и стратегических задач государства, развитию межрегиональных связей и социальных преобразований в международном сотрудничестве выполнению одной из важнейших гражданских гарантий государства – обеспечению свободы передвижения.

Комплексная оценка организационно-экономических преобразований механизма управления железнодорожными перевозками в дальнейшем следовании позволяет достичь баланса интересов всех участников: государства, потребителей транспортных услуг (пассажиры) и перевозчиков, обеспечить гарантированную доступность транспортных услуг для населения и повышение экономической эффективности перевозчиков.

Идентификация основных элементов экономического механизма управления перевозками пассажиров в дальнейшем следовании позволяет отразить в целевых параметрах функционирования пассажирского комплекса. К основным элементам организационно-экономических преобразований рыночного механизма управления относят: информационная агрегация; инфраструктурный базис; недискриминационный доступ к инфраструктуре; удовлетворение государственных нужд; инвестиционная привлекательность; обеспечение стандартов транспортного обслуживания; развитие конкуренции; прозрачность экономического механизма деятельности перевозчиков; транспортная доступность для населения.

Необходимость структурных преобразований системы управления пассажирским комплексом в дальнейшем следовании, повышает риски снижения эффективности его функционирования. Затягивание реализации этого процесса приведет к дальнейшему существенному сокращению доли услуг железнодорожного транспорта и оттоку потребителей транспортных услуг на другие виды транспорта.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Акулов, М.П. Пассажирский комплекс // Железнодорожный транспорт. – 2016. – №2. – С. 29-31
2. Братановский С.Н. Государственное управление железнодорожным транспортом в Российской Федерации: монография / Братановский, С.Н., Беккалиев Д.Х., – 2-е изд., испр. – М.: «Прометей», 2019. – 210 с.
3. Верховых Г.В. Железнодорожные пассажирские перевозки: монография / Г.В. Верховых, А.А. Зайцев, А.Г. Котенко и др.; под ред. Г.В. Верховых. – СПб.: Северо-Западный региональный центр «РУСИЧ», «Паллада-медиа», 2012. – 520 с.
4. Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества "Российские железные дороги" до 2025 года [утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2019 г. № 466-р].
5. Елизарьев Ю.В., Каверин О.В. Основные направления совершенствования государственного регулирования пассажирских перевозок в дальнем следовании на железнодорожном транспорте// Экономика железных дорог, – № 4, 2011.
6. Зайцев, А. А. Транспорт на магнитном подвесе [Текст] / А.А. Зайцев, Г. Н. Талашкин, Я. В. Соколова. – СПб.: Петерб. гос. ун-т путей сообщения, 2011. – 160 с.
7. Иваненко, А.Ф. Анализ хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте [Текст] / А.Ф. Иваненко. – М.: Маршрут, 2004. – 568 с.
8. Издержки и себестоимость железнодорожных перевозок: учеб. пособие / Н.Г. Смехова и др.; под ред. Н.Г. Смеховой и Ю.Н. Кожевникова.-М.:ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2015.-472 с.
9. Концепция единой технической политики холдинга «Российские железные дороги». [утв. ОАО «РЖД» 18.07.2009].
10. Лapidус, Б.М. Экономические проблемы управления железнодорожным транспортом России в период становления рыночных отношений (системный анализ) [Текст] / Б.М. Лapidус. – М.: Издательство МГУ, 2000. – 288 с.
11. Методика оценки экономической эффективности пассажирского поезда дальнего следования в условиях функционирования ОАО «Федеральная пассажирская компания», утверждена распоряжением ОАО «ФПК» от 20.10.2011 г. № 1006р
12. Методические рекомендации по расчету единичных и укрупненных расходных ставок для использования в экономических задачах ОАО «РЖД» по перевозочным видам деятельности: утверждены ОАО «РЖД» 08.12.2015 г. № 2874р

13. Об утверждении Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года. [распоряжение Правительства Российской Федерации № 2227-р от 08.12.2011].
14. Организация пассажирских перевозок: учебник / Под ред. А.Г. Котенко и Е.А. Макаровой. – М.: ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2017. – 136 с.
15. Официальный сайт АО «ФПК» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://fpk.ru>
16. Официальный сайт ОАО «РЖД» [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://rzd.ru>
17. Официальный сайт Министерства Транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://www.mintrans.ru>
18. Официальный сайт ОАО «Скоростные магистрали» [Электронный ресурс] Режим доступа: www.hsrail.ru.
19. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://gks.ru>
20. Перечень Приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации. [Указ Президента Российской Федерации № 899 от 07.07.2011].
21. Персианов В. А., Метёлкин П. В. и др. Экономика пассажирского транспорта: Учеб. пособие. – М.: КноРус, 2017. – 390 с.
22. Подсорин В. А., Терешина Н. П., Ефимова О. В., Бабошин Е. Б., Покусаев О.Н. Научное обоснование целевой модели рынка пассажирских перевозок в дальнем следовании // Труды национальной научно-практической конференции Тренды экономического развития транспортного комплекса России: форсайт, прогнозы и стратегии. – М.: РУТ (МИИТ), 2018. – С. 16-20.
23. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. [распоряжение Правительства Российской Федерации № 877-р от 17.06.2008].
24. Терешина, Н.П. Управление жизненным циклом технических систем на железнодорожном транспорте: учебник для вузов [Текст] / Н.П. Терешина, В.А. Подсорин. – М.: Вега-Инфо, 2012. – 316 с.
25. Экономика железнодорожного транспорта: учебник [Текст] / Н.П. Терешина, В.Г. Галабурда, В.А. Токарев и др.; под ред. Н.П. Терешиной, Б.М. Лapidуса. – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 676 с.

ПОДСОРИН ВИКТОР АЛЕКСАНДРОВИЧ

ФЛЯГИНА ТАТЬЯНА АНАТОЛЬЕВНА

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК
В ДАЛЬНЕМ СЛЕДОВАНИИ ТРАНСПОРТА

Учебное пособие
для бакалавров и магистров направлений
«Экономика» и «Менеджмент»