

УДК 658.8

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК МОГИЛЕВСКОЙ ОБЛАСТИ

Андреева О.П. студ., Бородич Т.А. ст. преп.
Белорусско-Российский университет
г. Могилев, Республика Беларусь

Ключевые слова: пассажирские перевозки, пассажиропоток, эффективность.

Реферат. В статье рассматривается деятельность общественного пассажирского транспорта Могилевской области. Проведенный анализ показателей, характеризующий рынок оказания услуг по осуществлению пассажирских перевозок, показал, что данный рынок является высокочконцентрированным. В г. Могилеве существует разветвленная сеть маршрутов, по которым осуществляет перевозки городской пассажирский транспорт. Поэтому возникает необходимость в оптимизации интервалов движения маршрутных транспортных средств на каждом маршруте, так как исследование базируется на предположении о значительном влиянии интервала движения пассажирского транспорта на экономическую эффективность. На спрос населения в городских перевозках влияет множество факторов. Основным процессом изучения спроса и анализа качества услуг является сбор, обработка и анализ информации по различным характеристикам пассажирских перевозок. К таким характеристикам относятся параметры пассажиропотоков. В исследуемый период установлено, что в 2020 году существуют предпосылки и тенденции к развитию конкуренции на рынке, как в связи с небольшим увеличением доли мелких хозяйствующих субъектов, так и с приходом на рынок новых перевозчиков. По результатам проведенных исследований пассажиропотоков в статье даются рекомендации по повышению эффективности деятельности пассажирского общественного транспорта с использованием экономико-математических методов и информационных технологий.

Город Могилев и Могилевская область обладает развитой транспортной инфраструктурой для обеспечения перевозок пассажиров на городских, пригородных и междугородных линиях.

На сегодняшний день общественный пассажирский транспорт г. Могилева занимает ведущее положение в обеспечении транспортного обслуживания населения. В целях оценки и улучшения его работы проводятся регулярные мониторинги транспортного обслуживания и социологические опросы пассажиров.

В рамках проведенного социологического опроса среди могилевчан, с целью изучения их мнения в области пассажирского транспорта, на вопрос «Какой вид пассажирского транспорта Вы предпочитаете?» ответы распределились следующим образом: наиболее предпочтительным оказался автобус – 45,9 %. Второе место по популярности занимает маршрутное такси – 42,5 %. Наименее предпочтительным оказалось легковое такси – 10,8 %. Также по результатам опроса большинство респондентов – 85,6 %, положительно оценили работу городского транспорта. Однако 8,6 % опрошенных остаются недовольны результатами его функционирования [1].

Для анализа пассажиропотока и оптимизации качества автобусных перевозок были выбраны автобусные маршруты № 24, 4, 10 которые осуществляются Могилевским филиалом Автобусного парка № 1 ОАО «Могилевоблавтотранс».

Исследование показало, что данные маршруты несовершенны и нуждаются в оптимизации и замене подвижного состава, трассы маршрута и интервала движения, так как коэффициенты неравномерности пассажиропотока по часам суток и участкам маршрута не находятся в допустимых пределах.

Развитие услуг пассажирских перевозок характеризуется динамикой услуг перевозки пассажиров, в частности, динамикой таких показателей, как объем пассажирских перевозок, выполняемых всеми видами транспорта, количество перевезенных пассажиров и пассажирооборот. Динамику изменения пассажирооборота по годам наглядно демонстрирует рисунок 1.

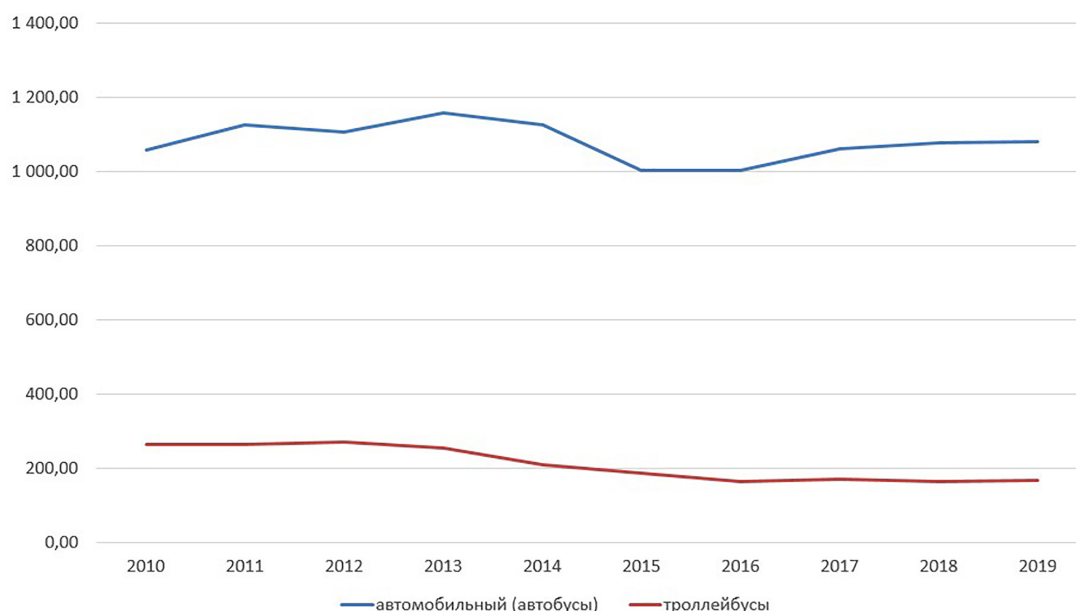


Рисунок 1 – Динамика изменения пассажирооборота по видам транспорта

Анализ пассажирооборота показал, что наиболее востребованным видом транспорта в Могилевской области является автобусный. С 2013 г. по 2016 г. наблюдается снижение пассажирооборота на 8,53 %. Наибольший пассажирооборот наблюдается в 2013 г. (1159,9 пассаж.-км), а в 2015 г. наблюдается наименьший показатель, который составляет 1002, 9 пассаж.-км. Наименее востребованными видами транспорта оказались внутренний водный и таксомоторный.

Согласно рисунку 2, который наглядно отображает динамику изменения перевозок пассажиров по видам транспорта, видно, что наибольшее число перевезенных пассажиров всеми видами транспорта наблюдается в 2012 году и составляет 252 978,9 тысяч человек. Начиная с 2012 г. количество пассажиров ежегодно снижается, и лишь в 2017 г. (190 781,4 тыс. чел.) наблюдается тенденция к росту, что составляет – 24,58 % к уровню 2012 г. В 2019 году наблюдается наименьший показатель перевезенных пассажиров (185908,1 тыс. чел. соответственно). Согласно анализу, наиболее востребованным видом транспорта также является автомобильный (автобусы). Наибольший показатель перевезенных пассажиров наблюдается в 2012 (173 181,9 тыс. чел.) и 2013 (173 356,7 тыс. чел.) годах.

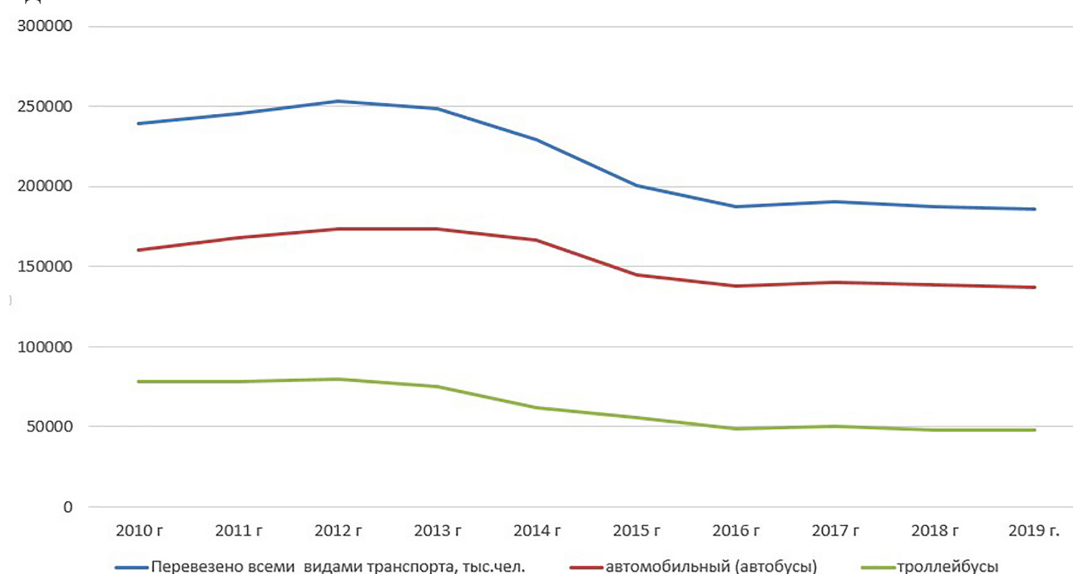


Рисунок 2 – Динамика изменения перевозок пассажиров по видам транспорта

В целом перевозки пассажиров всеми видами транспорта нестабильны и наблюдается тенденция их снижению. Однако имеет тенденцию к росту таксомоторный вид транспорта, который в 2018 г. по сравнению с 2013 г. увеличился на 9,08 % (641,9 тыс. чел.).

Согласно анализу чистой прибыли и убытка организаций по транспортной деятельности, Могилевская область имеет наименьшие показатели. В 2018 году данный показатель составил 0,9 % от общего показателя по Республике Беларусь. Наибольшая чистая прибыль наблюдается в 2017 г. (18,6 млн руб.), что составляет 0,88 % от показателя по республике.

Рентабельность продаж по Могилевской области имеет тенденцию к росту. Минимальный показатель наблюдается в 2015 г. – 7,9 %. В сравнении с отчетным годом, рентабельность выросла на 2 %.

Выручка от реализации продукции по Могилевской области имеет наименьший показатель по Республике Беларусь, однако имеет тенденцию к росту. В 2018 г. выручка Минской области составила 1 837,0 млн руб., что на 60,89 % больше, чем Могилевская.

Таким образом, транспортная деятельность в городе Могилеве нестабильна и имеет тенденцию к снижению. Количество организаций по оказанию общественных транспортных перевозок снижается. Резкий скачок тарифов на перевозки пассажиров сдерживают социальные факторы, однако, повышение тарифов – не единственный фактор снижения транспортной деятельности. Причинами выступают высокая степень износа подвижного состава, повышение стоимости на топливо, устаревший подвижной состав, дороговизна его ремонта и обслуживания, увеличение личного транспорта среди населения, низкие темпы развития качества общественных перевозок.

Для повышения эффективности функционирования пассажирского транспорта предлагаются следующие мероприятия:

1. Социальные мероприятия, которые нацелены на повышение культуры обслуживания пассажиров; общественные мероприятия с пассажирами (разъяснительные и информационные работы о соблюдении правил при нахождении в общественном транспорте) [2].

2. Организационные направления: внедрение системы подсчета пассажиров для четкого регулирования количества единиц транспорта на линии в зависимости от насыщенности пассажиропотока, особенно в часы пик.

3. Экономические направления: совершенствование материального стимулирования. Персонал должен быть стимулирован денежным вознаграждением для эффективной работы. В рамках этого мероприятия высока вероятность повышения показателя качества такого как комфортность перевозок, а именно удовлетворенность культурой поведения водителей и кондуктора.

4. По итогам оптимизации интервала движения пассажирских автотранспортных средств в г. Могилеве было выявлено, что числовое значение интервала движения влияет на экономическую составляющую процесса перевозки пассажиров по маршруту регулярных перевозок; при использовании оптимального интервала движения можно достичь минимальных суммарных общественных затрат, приходящихся на перевозку одного пассажира; оптимальность интервала движения зависит от вместимости подвижного состава, стоимости недополученного общественного дохода от ожидания или поездки пассажира в транспортном средстве, затрат транспорта на перевозку пассажиров, пассажиропотока. Согласно анализу, чем больше пассажировместимость, тем больше оптимальный интервал движения; среднее оптимальное время ожидания составило 5,4 минуты. Так же, чем больше значение коэффициента сменности пассажиров, тем ближе значение расчётного интервала движения к оптимальному значению.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Результаты социологического опроса о работе транспорта Могилевской области [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://mogilev.gov.by/transport>. – Дата доступа : 16.03.2020.
2. Гавриков, В. А. Формирование и развитие конкурентной среды рынка городских пассажирских перевозок : монография / В. А. Гавриков, Н. В. Пеньшин. – Тамбов : Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. – 144 с.

УДК 338.1:001.89

ОЦЕНКА НАУЧНОЙ СФЕРЫ БЕЛАРУСИ В КОНТЕКСТЕ СОВРЕМЕННЫХ ИНДИКАТОРОВ НАУКИ

Богдан Н.И., проф.

**Белорусский государственный экономический университет
г. Минск, Республика Беларусь**

***Ключевые слова:** научная сфера, оценка, показатели, публикации, индикаторы.*

***Реферат.** Рассмотрены проблемы выполнения Государственной программы развития научной сферы Беларуси. Выявлена проблема недофинансирования науки и ее воздействие на динамику индикаторов развития науки в среднесрочной перспективе, снижение позиций Беларуси в контексте международных индикаторов оценки научной сферы страны.*

В Республике Беларусь в 2013 г. принята Программа развития научной сферы, срок реализации которой установлен до 2025 года. Программа имеет ряд оценочных показателей, определяющих ее оценку на три периода: I этап – краткосрочная перспектива (2014–2015 годы), II этап – среднесрочная перспектива (2016–2020 годы), III этап – долгосрочная перспектива (2021–2025 и последующие годы). Важнейшими оценочными показателями развития научной сферы на период до 2020 года установлены:

- внутренние затраты на научные исследования и разработки, % к ВВП – 2,5–2,9 %;
- число исследователей на 10 000 жителей – 30 (фактически – 19);
- количество научных статей на 10 000 населения в год в международных базах научного цитирования – 4 (фактически – 2,4);
- годовой прирост количества научных статей в международных базах