

ПОКАЗАТЕЛИ ТРАНСПОРТНОЙ ПОДВИЖНОСТИ НАСЕЛЕНИЯ В СЕГМЕНТЕ «ДАЛЬНЕЕ СЛЕДОВАНИЕ»

Артыкова С.Н.,

научный руководитель канд. эк. наук Буинцева Ю.М.

Сибирский государственный университет путей сообщения

На ранке транспортных услуг дочерняя компания ОАО «РЖД» – ОАО «ФПК» является монополистом в сфере пассажирских перевозок дальнего следования – пассажирооборот в 2011 г. составляет 96%.

Транспортная подвижность населения, определяющая объемы оказываемых Компанией услуг по перевозке пассажиров в дальнем следовании, зависит от состояния национальной экономики и уровня жизни населения.

Показатель транспортной подвижности широко используют при перспективном планировании пассажирских перевозок, особенно при разработке перспективных планов, в которых объем перевозок рассчитывается в основном в зависимости от подвижности населения.

Показателем, характеризующим транспортную подвижность населения, является коэффициент подвижности. Определяются два вида этого коэффициента:

1) статический - количество поездок в год на человека:

$$k_c = \frac{\sum A}{\sum N}, \quad (1)$$

2) динамический - пассажиро-километры в год на человека:

$$k_d = \frac{\sum Al}{\sum N}, \quad (2)$$

где $\sum N$ – численность населения, проживающая на данной территории, чел.;

$\sum A$ – годовой объем пассажирских перевозок, пас.;

$\sum Al$ – годовой пассажирооборот, пас.-км.

Динамический коэффициент подвижности иногда называют километрическим коэффициентом подвижности.

Динамика показателей транспортной подвижности отражает изменение пассажирских перевозок в стране, уровень материального благосостояния людей и уровень материально-технической базы транспорта.

В таблице 1 приведены результаты расчета статического коэффициента подвижности.

Таблица 1 – Изменение статического коэффициента подвижности населения

Показатель	2010 год	2011 год	Темп роста, проц.
Количество отправленных пассажиров, млн. чел.	113,1	112,5	99,5
Численность населения в РФ, млн. чел	142,9	142,9	100
Коэффициент подвижности, поездок/ чел.	0,792	0,787	99,4

Транспортная подвижность населения за анализируемый период снижается, что является следствием сокращения объема перевезенных пассажиров на 0,5%, при относительно постоянной численности населения в этот период (опираясь на данные Росстата).

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

Используя данные Российского статистического ежегодника за 2011 год по итогам Всероссийской переписи населения на 14.10.2010 года, составлена таблица 2 по транспортной обеспеченности пассажирскими перевозками населения субъектов Российской Федерации, обслуживаемых 16-тью филиалами ОАО «РЖД».

В ряде субъектов РФ (например: Камчатский край, Магаданская область, Чукотский автономный округ) отсутствует железнодорожная инфраструктура. Однако, население проживающее в этих субъектах, либо работающее временно, нельзя исключать из расчетов подвижности населения. Поэтому, чтобы связать такие субъекты РФ с пассажирскими железнодорожными перевозками, было рассмотрено, к какой зоне ближнего железнодорожного тяготения относится тот или иной регион, определены ближайшие железнодорожные станции, к которым население может добираться альтернативными видами транспорта (автотранспортом, воздушным транспортом и т.д). Так, например, Республика Алтай – ближайшая железнодорожная станция Бийск Алтайского края, обслуживаемая Западно-Сибирским филиалом ОАО «ФПК».

Таблица 2 – Численность населения по субъектам РФ, обслуживаемым филиалами ОАО «РЖД»

Филиалы ОАО "ФПК"	Субъекты РФ, обслуживаемые филиалами ОАО «ФПК»	Численность населения, тыс. чел.
1	2	3
Северо-Западный (С-ЗАП);	Мурманская обл., Новгородская обл., Республика Карелия, Ленинградская обл., г. Санкт-Петербург, Псковская обл., Тверская обл.	10664
Калининградский (КЛГ);	Калининградская обл.	941
Московский (МОСК);	Московская обл., г. Москва, Смоленская обл., Калужская обл., Брянская обл., Тульская обл., Рязанская обл., Орловская обл., Курская обл.	26505
Горьковский (ГОР);	Кировская обл., Владимирская обл., Нижегородская обл., Республика Марий Эл, Чувашская Республика, Удмурдская Республика, Республика Татарстан	11460
Северный (СЕВ);	Архангельская обл., в т.ч. Ненецкий автономный округ, Республика Коми, Вологодская обл., Ярославская обл., Костромская обл., Ивановская обл.	6334
Северо-Кавказский (С-КВ);	Ростовская обл., Краснодарский край Республика Адыгея, Ставропольский край Карачаево-Черкесская Республика, Республика Калмыкия, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Северная Осетия-Алания, Республика Ингушетия Чеченская Республика, Республика Дагестан	19732
Юго-Восточный (Ю-В);	Липецкая обл., Тамбовская обл., Белгородская обл., Воронежская обл.	6134
Приволжский (ПРИВ);	Саратовская обл., Волгоградская обл., Астраханская обл.	6144

Продолжение таблицы 2

1	2	3
Куйбышевский (КБШ);	Республика Мордовия, Пензенская обл., Ульяновская обл., Республика Башкортостан, Республика Татарстан, Самарская обл.	12694
Уральский (УР);	Пермский край, Свердловская обл., Тюменская обл. (в т.ч. Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, Ямало-Ненецкий автономный округ)	10329
Южно-Уральский (Ю-УР);	Челябинская обл., Оренбургская обл., Курганская обл.	6423
Западно-Сибирский (З-СИБ);	Омская обл., Томская обл., Новосибирская обл., Кемеровская обл., Алтайский край, Республика Алтай	11077
Енисейский (ЕН);	Красноярский край, Республика Тыва Республика Хакасия	3666
Восточно-Сибирский (В-СИБ);	Иркутская обл., Республика Бурятия	3402
Забайкальский (ЗБК);	Забайкальский край, Республика Саха (Якутия), Амурская обл.	2480
Дальневосточный (Д ВОСТ).	Хабаровский край, Еврейская автономная обл., Камчатский край, Магаданская обл., Чукотский автономный округ, Приморский край, Амурская обл., Сахалинская обл.	4920
ВСЕГО		142905

Используя данные о пассажирообороте ОАО «ФПК» в разрезе филиалов, рассчитаем в таблице 3 динамические коэффициенты подвижности населения.

Таблица 3 – Динамические коэффициенты подвижности населения РФ в 2011 году

Филиалы ОАО «ФПК»	Пассажирооборот, млрд. пас.-км	Численность населения, тыс. чел.	Коэффициент подвижности, тыс. пас.-км / чел.
Северо-Западный (С-ЗАП)	11,140	10664	1,045
Калининградский (КЛГ)	0,891	941	0,947
Московский (МОСК)	12,254	26505	0,462
Горьковский (ГОР)	8,689	11460	0,758
Северный (СЕВ)	5,570	6334	0,879
Северо-Кавказский (С-КВ)	11,586	19732	0,587
Юго-Восточный (Ю-В)	3,119	6134	0,509
Приволжский (ПРИВ)	6,350	6144	1,033
Куйбышевский (КБШ)	7,241	12694	0,570
Уральский (УР)	9,135	10329	0,884
Южно-Уральский (Ю-УР)	6,238	6423	0,971
Западно-Сибирский (З-СИБ)	10,026	11077	0,905
Енисейский (ЕН)	4,010	3666	1,094
Восточно-Сибирский (В-СИБ)	4,567	3402	1,343
Забайкальский (ЗБК)	3,119	2480	1,258
Дальневосточный (Д ВОСТ)	7,464	4920	1,517
Всего	111,400	142905	0,780

Наглядно значения динамического коэффициента подвижности населения в 2011 году по перевозкам, осуществляемым ОАО «ФПК», представлены на рис.1.

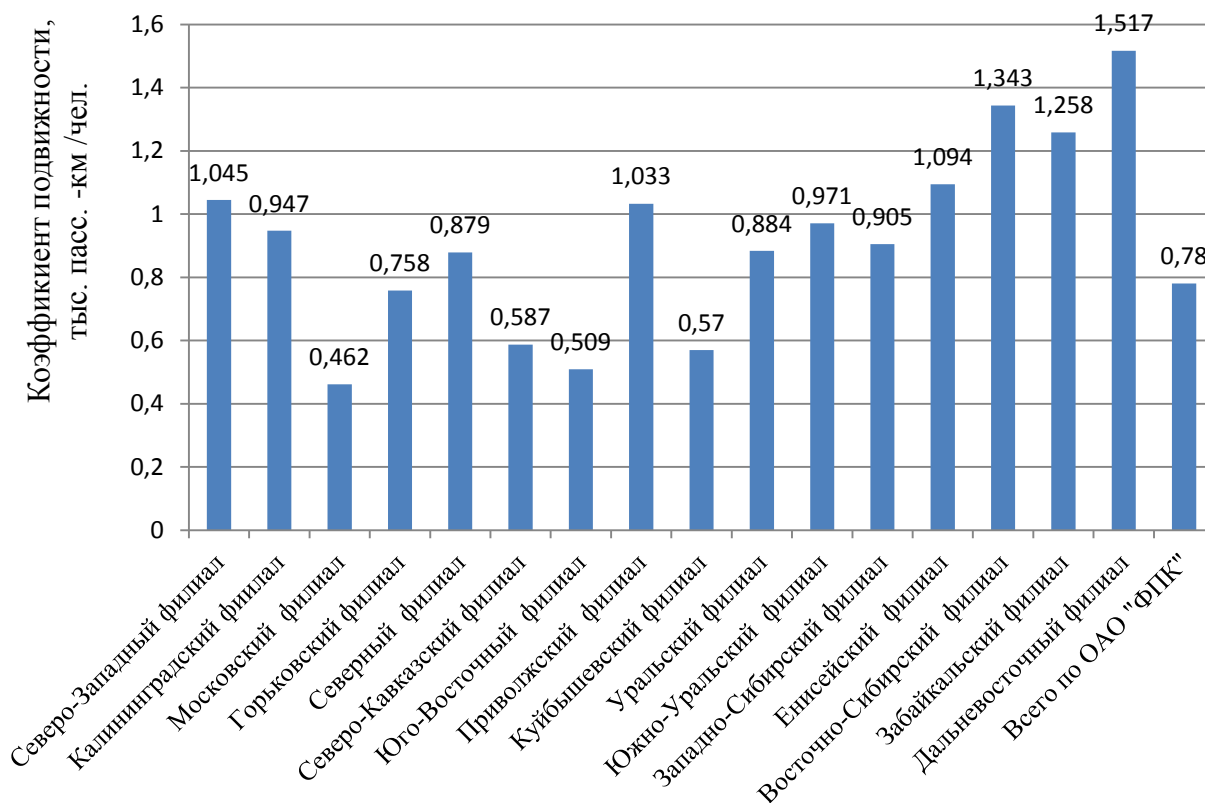


Рис.1 – Динамические коэффициенты транспортной подвижности по филиалам ОАО «ФПК» в 2011г.

Наибольшее значение коэффициент подвижности имеет в Дальневосточном филиале – 1517 пас.-км/чел. Несколько ниже коэффициенты подвижности населения в Восточно-Сибирском филиале и Забайкальском филиале – 1343 пас.-км/чел. и 1258 пас.-км/чел. соответственно. Такая ситуация объясняется удаленностью регионов, обслуживаемых этими филиалами ОАО «ФПК», а следовательно перевозка пассажиров выполняется на более дальнее расстояние. В целом по ОАО «ФПК» коэффициент подвижности населения имеет значение 780 пас.-км/чел.

Длительное время, до образования ОАО «ФПК» (с 1991 по 2009 годы), с начала проведения рыночных реформ в подвижность населения на железных дорогах имела тенденцию к снижению. Если в 1991 году на жителя страны приходилось 18,2 поездки по железным дорогам и 1715 пас.-км, то в 2009 году 8 поездок и 1067 пас.-км соответственно.

Расчеты коэффициентов транспортной подвижности населения при поездках железнодорожным транспортом в дальнем следовании, позволяют сделать вывод, что наблюдается дальнейшее снижение подвижности населения. В 2011 году ситуация сложилась следующая: не каждый житель страны имеет возможность использовать железнодорожный транспорт для дальних поездок, и на жителя страны приходится в среднем 780 пас.-км. При этом, вероятнее всего, данная тенденция сохранится в 2012 году, так как численность населения в нашей стране незначительно возросла и составляет порядка 143 млн. чел., а пассажирооборот по данным Пресс-Центра СМИ ОАО «РЖД» должен снизиться (годовые отчетные данные ОАО «ФПК» публикует во 2 полугодии, следующем за отчетным периодом).