

Развитие пассажирской инфраструктуры станции Самара

М.В. Филиппов, С.И. Стегалина

Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия

Обоснование. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года предусматривает формирование условий для транспортного обеспечения социально-экономического роста России, возрастания мобильности населения, укрепления экономического суверенитета, национальной безопасности и обороноспособности страны [1].

Создание условий для повышения мобильности населения, в соответствии с программой, является одной из ключевых задач, а ее решение сделает нашу страну удобной для туризма и разгрузит автомобильные дороги в междугороднем и пригородном сообщении.

Самара входит в 14 крупнейших городов России, на которые приходится около 20 % общей численности населения страны, поэтому вопрос модернизации железнодорожных узлов и станций, обслуживающих эти города и городские агломерации, стоит особенно остро [2].

Пассажирская станция Самара является центром деятельности Куйбышевской железной дороги. В связи с возросшим пассажиропотоком, которому способствовали такие факторы, как расположение железнодорожного вокзала вблизи центра города; отсутствие ограничения на багаж; закрытие аэропортов в центральной и южной части России из-за специальной военной операции на Украине, возникла необходимость в развитии пассажирской инфраструктуры станции Самара.

Цель — развитие пассажирской инфраструктуры железнодорожной станции Самара в современных условиях.

Методы. Проанализирована работа пассажирского комплекса станции Самара. Так, перевозки пассажиров в дальнем сообщении, возросли на +164,9 тыс. чел. по сравнению с 2021 годом, и составили к 2022 году 985,5 тыс. чел.; перевозки пассажиров в пригородном сообщении возросли по сравнению с 2021 годом на +255,9 тыс. чел. и составили к 2022 году 1596 тыс. чел. В свою очередь, на станции Самара объем работы транспорта по перевозкам пассажиров возрос до 1596 млн пасс-км в 2022 году (+748 млн пасс-км к уровню 2021 года).

На основе выполненных прогнозных расчетов был сделан вывод о перспективах дальнейшего увеличения пассажиропотоков, приходящихся на железнодорожную станцию Самара. Их абсолютные величины определяют потребность в развитии технического оснащения пассажирского комплекса станции.

Усовершенствовать работу станции Самара возможно двумя путями — либо увеличить количество пассажирских поездов, либо увеличить количество вагонов в пассажирских поездах на востребованных направлениях. Второй вариант более предпочтителен, так как дает уменьшение пробега поездов и снижает количество используемых локомотивов [3].

Образуется экономия за счет сокращения локомотивных бригад, экономия топлива и электроэнергии, экономия на ремонте локомотивов, а также уменьшаются денежные вложения в содержание локомотивного парка.

Если мы увеличим длину состава и он будет длиннее пассажирской платформы, это создаст неудобства для пассажиров при посадке и высадке. Поэтому необходимо увеличить длину состава пассажирского поезда до размеров, не превышающих длины посадочных платформ.

Проведенный анализ позволил сделать вывод, что ни одна из существующих платформ пассажирской станции Самара не позволяет принимать поезда максимальной длины — 24 пассажирских вагона. В связи с данным обстоятельством в качестве оптимизационных мероприятий предложено увеличение длины пассажирских платформ № 2, № 3, № 5 парка «А» станции Самара.

Результаты. При затратах на модернизацию пассажирских платформ в 3093,186 тыс. рублей, экономический эффект от предложенных мероприятий составит 14779,614 тыс. рублей в год; срок окупаемости — 0,21 года.

Выводы. Увеличение длины пассажирских платформ станции Самара будет способствовать повышению эффективности организации работы пассажирской инфраструктуры, а также улучшению показателей работы

с пассажиропотоком за счет приема и отправления пассажирских поездов увеличенной длины, что, в свою очередь, обеспечит удобную схему работы с пассажиропотоком.

Ключевые слова: Стратегия развития железнодорожного транспорта РФ; мобильность населения; модернизации железнодорожных узлов и станций; пассажиропоток; инфраструктура; модернизация.

Список литературы

- 1 Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.
- 2 Москвичев О.В., Леонова С.А. Методика выбора мест размещения транспортно-пересадочных узлов на основе оптимизационной математической модели // Мир транспорта. 2020. Т. 18, № 2 (87). С. 198–213. DOI: 10.30932/1992-3252-2020-18-198-213
- 3 Москвичев О.В., Москвичева Е.Е. К вопросу развития методов оптимизации производственно-транспортной инфраструктуры // В сборнике: Тенденции развития железнодорожного транспорта и управления перевозочным процессом. Материалы международной юбилейной научно-технической конференции, посвященной 95-летию кафедр «Железнодорожные станции и транспортные узлы», «Управление эксплуатационной работой и безопасностью на транспорте». Москва, 2020. С. 83–90. EDN: CKQRFO

Сведения об авторах:

Михаил Вячеславович Филиппов — студент, группа ЭЖД-01, институт управления и экономики; Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: misha111boss@mail.ru

Светлана Игоревна Стегалина — студентка, группа ЭЖД-02, институт управления и экономики; Самарский государственный университет путей сообщения, Самара, Россия. E-mail: lana.stegalina@bk.ru