

УДК 338.082
JEL: P28, O2, R1, R11

DOI: 10.18184/2079-4665.2016.7.1.141.146

РАЗВИТИЕ РОССИЙСКИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ СООБЩЕНИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА (на примере Österreichischen Bundesbahnen AG.; Deutsche Bahn AG.)

Александр Викторович Власов¹, Светлана Сергеевна Илюхина²

¹⁻² ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей сообщения» (МГУПС (МИИТ)) Юридический институт 127994, ГСП-4, Москва, ул. Образцова, 15

¹ Кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела»
E-mail: a.vlasov@suomi24.fi

² Кандидат технических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела»
E-mail: sana18@mail.ru

Поступила в редакцию: 01.03.2016 Одобрена: 18.03.2016

Аннотация. В статье затрагиваются проблемы организации пассажирских перевозок в регионах России, которые столкнулись с отменой поездов пригородного сообщения. Дается анализ возникшей ситуации, исследуется опыт иностранных железнодорожных компаний, которые уже много лет имеют четко отработанную систему пригородных пассажирских перевозок.

Цель / задача. Целью статьи является исследования зарубежного опыта с целью его использования и/или адаптации к российским условиям. В статье изучается опыт иностранных перевозчиков

Задачи статьи: исследование проблем возникших в региональной транспортной системе на железнодорожном транспорте в области пассажирских перевозок; изучение зарубежного опыта с возможностью его использования в современных российских условиях.

Методология. При проведении настоящего исследования основными источниками исходных данных послужили материалы и документы иностранных предприятий, материалы государственной статистики, труды известных экономистов. В основу методических разработок положены сравнительные методы анализа.

Результаты. В статье даются практические рекомендации, которые могут быть использованы при создании региональной интегрированной транспортной системы, в которой помимо удобного расписания и гибкой ценовой политики, реализованы ряд новых качеств, которые пока еще не были изучены в качестве необходимых элементов на железнодорожном пассажирском транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, региональная транспортная система, интегрированные перевозки, логистическая система.

Для ссылки: Власов А. В., Илюхина С. С. Развитие российских региональных систем железнодорожных пассажирских сообщений с использованием зарубежного опыта (на примере Österreichischen Bundesbahnen AG.; Deutsche Bahn AG.) // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2016. Т. 7. № 1. С. 141–146. DOI:10.18184/2079-4665.2016.7.1.141.146

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта страны является важным условием для развития экономической жизни государства. Для достижения данной цели необходимо объединить усилия всех участников железнодорожной транспортной отрасли: федеральных и региональных органов власти, железнодорожных компаний, коммерческих предприятий и самих пассажиров.

Однако, на данном этапе экономического развития государства железнодорожная отрасль страны переживает новый виток своего развития, который с одной стороны открывает новые возможности в развитии, с другой стороны железнодорожная отрасль страны сталкивается с проблемами, которые приходилось уже решать в прошлом, среди них пригородное пассажирское сообщение.

Например, проблемы, которые возникают в пригородном сообщении в России последнее время выходят за пределы региональных средств массовой информации и занимают первые строчки в новостных лентах федеральных каналов и газет.

В конце 2014 и 2015 годов региональные власти начали массово оптимизировать пригородные железнодорожные перевозки, тем самым в результате данных действий в январе 2015 года было прекращено движение более 300 электричек в 39 регионах Российской Федерации.

Тем самым данная проблема пригородного сообщения потребовала внимание со стороны первого лица государства, Президента России В.В. Путина, как это произошло 4 февраля 2015 года на встрече

Главы государства с министрами, на котором Президент поручил исправить возникшую ситуацию¹.

Судьба пригородных поездов в нескольких российских регионах снова встала под вопросом в начале 2016 года. В трех областях региональные власти заключили договоры на пригородное железнодорожное сообщение лишь до конца первого квартала 2016 года. Десять субъектов не смогли пока договориться с пригородными компаниями по вопросу размера компенсаций выпадающих доходов перевозчиков из региональных бюджетов. Среди них Архангельская, Костромская, Ивановская, Ярославская, Омская, Иркутская и Вологодская области, республики Марий Эл и Башкирия, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра².

Сокращения происходят из-за задолженности местных властей «дочкам» РЖД. В 2014 году региональные органы власти должны были компенсировать пригородным железнодорожным перевозчикам около 15 млрд руб., но выделили на эти цели только 8,7 млрд руб. Цена билета на электричку для населения ниже себестоимости, ее по-прежнему нужно компенсировать из регионального бюджета.

В марте 2015 года Правительство рекомендовало региональным властям использовать поступления от налога на имущество в отношении железнодорожных путей общего пользования, тем самым у регионов есть средства на «транспортные субсидии» и поддержание железнодорожного пассажирского сообщения в регионе.

Следует подчеркнуть, что работа над решением данной проблемы идет достаточно плотная как со стороны ОАО «РЖД», так и со стороны региональных властей, но с учетом экономических проблем в государстве следует ожидать компромиссного решения в отдаленной перспективе.

Пригородные пассажирские поезда играют важную роль в создании пассажирских потоков на межрегиональных трассах, но достаточно часто пригородное сообщение не может покрыть свои эксплуатационные расходы, тем самым порой возникают трудности с обновлением подвижного парка и/или развитием транспортной инфраструктуры региональных сообщений.

Нынешняя концепция развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации берет свое начало в последнем десятилетии XX в., когда в стране проходили коренные экономические ре-

формы, вызванные в первую очередь политическими реформами, проводимыми в государстве.

Стоит отметить, что процесс реформирования идет достаточно медленными темпами, но это объясняется многими факторами, такими как: изношенность подвижного состава; отсутствие длительного времени должного финансирования необходимых реформ, резкого повышения нагрузки на подвижной состав и т.д.

Из-за политико-экономических процессов, проходящих в государстве встал серьезный вопрос реформирования всей системы железнодорожного транспорта в стране, в основу данных изменений были заложены новые цели, задачи, новые подходы к качеству обслуживания клиентов (как в пассажирских перевозках, так и в грузовых сегментах).

В 1991 г. в «Программе по стабилизации экономического положения на железнодорожном транспорте» были определены основные задачи, направленные на рост коммерциализации работы железнодорожного сектора, это вполне объяснимо теми процессами, которые проходили в государстве.

Федеральным органом исполнительной власти, формирующим и осуществляющим государственную политику в области пассажирских перевозок, выступает Министерство Транспорта Российской Федерации. Оно вырабатывает единую государственную политику и осуществляет нормативно-правовое регулирование в сфере железнодорожного транспорта в стране.

Формирование доступной транспортной системы остается неотъемлемым условием создания инфраструктурного базиса для устойчивого развития экономики региона, а также решения социальных задач в государстве. Помимо вышеназванного, железнодорожный пассажирский транспорт способен решать важные внутренние функции государства, такие, например, как: защита национального суверенитета страны; ресурсной независимости; повышения глобальной конкурентоспособности среди иных государств; решение социальных вопросов.

Быстрая и безопасная перевозка пассажиров – одна из целей развития транспорта, начиная с самых первых периодов его формирования и развития. Фундаментальными инновациями в рамках развития транспортных перевозок принято считать изобретение колеса (ок. 3000 до н.э.), навига-

¹ См. официальный интернет ресурс Первого канала <http://www.1tv.ru/news/polit/277109> (дата обращения 13.02.2016 года).

² См. <http://www.gazeta.ru/business/2016/02/11/8068745.shtml>

ции (ок. 3000 до н.э. на р. Нил в Древнем Египте, ок. 2000 до н.э. в море финикийцами), железнодорожного транспорта, автомобиля и самолета.

Железные дороги, в современном представлении и впервые появились в начале 19 века в шахтах по добыче угля и железной руды в Великобритании. Ключевой их характеристикой являлось управляемое движение колеса по пути с использованием принципа контакта железа к железу.

Первые железнодорожные линии начали функционировать около 1830 г. в большинстве стран Европы, максимальной плотности железнодорожные сети достигли к началу 20 века. Фактором, который способствовал наиболее активному развитию железнодорожного транспорта, стало потребность повышения скорости движения локомотивов, тем более в транспортной сфере стала зарождаться пассажирские авиаперевозки, которые конечно не могли на тот момент создать конкуренцию, но способствовали усилению технического прогресса.

После окончания второй мировой войны, потребность в более скоростном движении назрела в силу создания различных экономических союзов и были заложены основы начала интеграции государств в единую экономическую систему, которая в последствии стала началом различных экономических и военных союзов. Развитие электрофицированных путей стало дополнительным катализатором для развития железнодорожной отрасли.

С развитием сети железных дорог, увеличением размеров подвижного состава, ростом и специализации вагонного парка, введением новых систем управления, повышением скорости движения составов руководство перевозочным процессом все более усложняется. Данный процесс идет в современных условиях и усложняется на каждом этапе своего развития.

Различные технические процессы направленные на инновационное развитие железнодорожного транспорта оказали значительное влияние на скорость локомотивов, повышения качества перевозки и уменьшение временных затрат на перемещение пассажиров и грузов между различными странами и государствами.

В современных экономических условиях и наличие у государства огромной железнодорожной системы требует, как от федеральных органов власти, так и от оператора ОАО «РЖД» не только соблюдение всех необходимых стандартов при предоставлении транспортных услуг, но и обеспечение скоростного пассажирского движения, что в свою очередь даст необходимый импульс в развитии железнодорожной отрасли в целом, а также повышение транспортной доступности региона.

Достижение данной цели и обеспечение требуемой результативности от работы железнодорожной отрасли возможно путем создания адекватных экономических условий и государственных механизмов, которые будут направлены на развитие взаимодействия участников железнодорожных перевозок.

Условия формирования пассажирского железнодорожного транспорта вызвали объективную необходимость в новых организационных изменениях пассажирских предприятий. Выполнение всех условий предъявляет определенные требования к концепции и методологии управления тарифами на перевозки пассажирского железнодорожного транспорта.

Стоит отметить, что пригородный железнодорожный транспорт является сегодня не только социально и политическим важным видом транспорта, но и показателем развития транспортной инфраструктуры в регионе.

Наиболее интересная, в тоже время проблемная ситуация в области пригородных пассажирских перевозок складывается в Центральном федеральном округе, так как именно в этом регионе электропоезда способны создать удобную транспортную систему между крупными городами и городами-спутниками. Сеть железных дорог в ЦФО достаточно плотная и вполне может обеспечить транспортным сообщением каждый город на территории округа.

Отмена поездов, с которой столкнулись пассажиры в начале 2015 года, также затронули и Тверскую область, но не в таких масштабах как это было в ряде других регионов страны. В ЦФО складывается поразительная ситуация, когда на расстояние 300 километров от Москвы практически отсутствует автомобильная дорога (точнее само асфальтовое покрытие присутствует на дорогах регионального значения, но качество данного покрытия оставляет желать лучшего). Опыт европейских железных дорог по эксплуатации комфортной транспортной системы стоит использовать в российских условиях и это позволит нам сэкономить как материальные, так и временные ресурсы.

Что касается отмены пригородных пассажирских поездов, то даже в начале прошлого года, когда по всей стране электропоезда встали, в Тверской области критической ситуации удалось избежать. В нынешнем году на компенсацию выпадающих доходов железнодорожникам из областного бюджета выделено 153 миллиона рублей. Никаких проблем с соблюдением расписания движения пригородных электропоездов быть не должно.

Опыт, который уже имеется за плечами у железнодорожных компаний стран Европы можно исполь-

зовать в Российской Федерации. Например, опыт немецких, чешских, австрийских железных дорог в области регионального сообщения был бы очень полезен при развитии железнодорожной системы центральной части России.

Например, Министерство транспорта Франции обладает широкими полномочиями по управлению, координации и различным консультированиям в рамках представленных полномочий. Министерство транспорта Германии делит свои полномочия на федеральный и региональный уровень.

Следует особо подчеркнуть, что опыт работы железных дорог Германии особенно должен быть интересен для адаптации и использования его в России.

На данный момент в Германии помимо государственной компании DB AG работает более 20 компаний, главными конкурентами являются Veolia Verkehr (Франция), Netinera (Италия) и т.д. Данные компании имеют свой собственный флот, сами прорабатывают свою ценовую политику, продают билеты и т.д. Также стоит отметить, что в Чешской республике, Германии, Польше составы достаточно большие, состоят из 3–4 вагонов, в Австрии, Швейцарии, Франции составы, как правило, состоят из двух вагонов, что бы поддержать высокую частоту движения пригородных поездов, в России, как правило региональные поезда ходят с большими интервалами и как правило сами по себе составы состоят из 7–8 вагонов, которые заполнены не более чем на 30–40% когда подъезжают к конечной станции.

В современной системе управления пригородным пассажирском сообщении выделяют два направления:

1. Ценовой, когда идет определение тарифов от стоимости затрат и стоимости вложенных денежных средств, помимо этого закладывается в стоимости проездного билета определенный доход, который хочет получить оператор перевозки;
2. Неценовой, когда операторам предоставляют одинаковый доступ к инфраструктуре; государство создает единую законодательную основу деятельности для всех операторов; лицензирование и стандартизация качества предоставления услуг.

Расписание, скорость, объем предоставление транспортных услуг, как правило, сильно различается между государствами даже в странах ЕС.

Органы государственной власти по нашему мнению должны проводить грамотную транспортную политику, которая будет способствовать развитию пригородных пассажирских перевозок, обеспечи-

вать транспортными услугами регионы которые столкнулись с транспортными проблемами. Для решения поставленных задач, необходимо по нашему мнению:

- сформировать систему управления тарифами на перевозку пассажиров в пригородном сообщении;
- дать пригородным пассажирским компаниям перейти на тарифную сетку, которая позволит транспортным предприятиям учитывать потребности рынка в перевозке, а не отменять пригородное сообщение в силу недостаточного финансирования перевозки;
- разработать критерий оптимальности и ограничения системы управления тарифами.

По нашему мнению решением данной проблемы стало бы создание интегрированной системы железнодорожного транспорта, которая уже функционирует в странах Восточной Европы и зарекомендовала себя довольно успешно. Интегрированная транспортная система с использованием, например, мультимодальной модели, безусловно, потребует на первоначальном этапе значительных капиталовложений, но сможет понизить уровень социальной напряженности в регионах, также сможет давать стабильный доход транспортным предприятиям (предприятию), при этом решая важные социальные задачи.

В России система мультимодальной пассажирской перевозка уже реализуется в РЖД, конечно пока не в тех объемах, которые необходимы рынку перевозок, но данная модель уже функционирует, правда с большими недостатками.

Большая часть перевозок по мультимодальной системе происходит в Центральном федеральном округе страны. По состоянию на 13 февраля 2016 года на сайте ОАО «РЖД» представлены 8 маршрутов, что, безусловно крайне мало, да и сама продажа билетов пока работает в тестовом режиме согласно сообщению размещенном на сайте компании.

Развитие пригородного железнодорожного сообщения следует рассматривать не как прямое сообщение из пункта «А» в пункт «Б» как сейчас это происходит в России, а создание или развитие мультимодальной системы в которой поезд довозит до конечной станции, далее пассажиры пересаживаются на ожидающих их автобусы, при этом билеты сразу выписываются одной транспортной компанией. Например, это можно было бы рассмотреть на Октябрьской железной дороге (станция Сонково, далее в направлении станций «Весьегонск», «Пестово», «Красный холм» и т.д.), но наиболее интересным решением на наш взгляд стало бы создание системы «межрегиональный поезд» – «региональный поезд», когда поезд

с Москвы едет не до конечной станции, а довозит до сортировочной (или «узловой»), а далее пассажиры пересаживаются на региональный поезд и продолжают движение к своей конечной станции.

Такая система успешно функционирует в Чешской республике, где нет надобности оператору «гнать» целый состав до небольшой станции, а достаточно довести пассажиров до ключевой станции, а далее пассажирам дается достаточно большое количество времени на пересадку в региональный поезд, тем самым «большой» состав будет загружен на основном (межрегиональном) направлении, а на региональных направлениях будут загружены местные (пригородные) поезда.

При формировании расписания, следует учитывать тот факт, что время ожидания не должно превышать более 35–40 минут, чтобы не создавать дополнительный дискомфорт пассажирам.

Региональный поезд, который зарекомендовал себя только с лучшей стороны уже много лет существует в Чешской республике. Это двухсекционный состав, именуемый Regionova, работает на дизельном топливе, достаточно комфортное транспортное средство, которое удобно и велотуристам, и пассажирам с ограниченными возможностями (что очень актуально в сельских поселениях), а также комфортны для молодых мам с детскими колясками, так как поднимать детскую коляску в вагон совершенно нет необходимости, поезд имеет низкую платформу и посадка в вагон не сложнее, чем перейти с проезжей части на пешеходный переход. Система таких типов поездов уже широко представлены в Австрии и Германии.

Как и любой транспорт в стране, требуется серьезное внимание со стороны государства на решение данных задач. Для развития транспортной системы в стране требуется наличие серьезных инструментов, которые потребуют не только наличие воли со стороны участников, но и серьезной поддержки со стороны государства.

Формирование и построение эффективно работающей транспортной железнодорожной системы должно быть построено на грамотном финансовом анализе стоимости проезда и затрат которые несет транспортное предприятие.

В современных экономических условиях, полноценное функционирование пригородных пассажирских перевозок могут существовать, если будут соблюдены следующие условия:

1. Создание полноценной интегрированной системы железнодорожных пассажирских перевозок, которая включает в себя поезда по системе «региональный поезд» – «межрегиональный поезд», а также создание интегриро-

ванного расписания, которое учитывает интервалы движений между поездами и периоды ожиданий следующего и/или нужного состава.

2. Передача ряда региональных линий в руки частных перевозчиков, тем самым снижая финансовую нагрузку на ОАО «РЖД» в сфере поддержания низкорентабельных перевозок, высвободившиеся ресурсы позволят ОАО «РЖД» сконцентрироваться на создание межрегиональной системы пассажирских перевозок (например, можно изучить опыт австрийских, чешских, немецких железных дорог).

Развитие перевозок железнодорожным транспортом в стране предполагает в первую очередь значительные капиталовложения – инвестиции, которые будут направлены на развитие инфраструктуры вокзалов, подвижного состава, путей и т.д. Безусловно, не стоит забывать о повышении качества железнодорожной перевозки, это может повысить привлекательность железнодорожных перевозок в глазах пассажиров и в свою очередь повысит заполняемость составов, а также повышение лояльности пассажиров к железнодорожной перевозке, и усиление конкуренции в сегменте региональных перевозок между железнодорожной компании и автомобильными предприятиями.

Таким образом, важнейшим условием развития эффективной системы железнодорожной пассажирской перевозки должна быть синергия, которая объединяет усилия как со стороны государства (в лице федеральных и региональных органов власти), так и со стороны транспортных предприятий и пассажиров. В результате объединения данных усилий, стоит ожидать формирование удобного регионального пассажирского транспорта, который будет соответствовать всем необходимым требованиям рынка.

Список литературы

1. Власов А.В., Панышин А.И. Лизинг как эффективный инструмент развития корпоративной предпринимательской среды в современных условиях // Экономика и управление: анализ тенденций и перспектив развития. 2013. № 7-2. С. 171–182.
2. Власов А.В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта // Путеводитель предпринимателя. 2015. № 27. С. 129–134.
3. Дмитриева О.А. Комплексная имитационная модель деятельности таможенно-логистических терминалов. В сб.: Актуальные проблемы управления в сфере таможенных услуг. Сборник научно-исследовательских материалов. Государственное казенное образовательное

учреждение высшего профессионального образования «Российская таможенная академия»; составитель: О.А. Дмитриева; ответственный за выпуск: В.В. Макрусев. 2013. С. 65–67.

4. Илюхина С.С. Взаимодействия таможни и бизнеса: вопросы логистики // Экономика и современный менеджмент: теория и практика. 2014. № 43. С. 82–87.
5. Илюхина С.С. Перспективы развития интеграционных процессов в экономике: логистические связи // Вестник Университета (Государственный университет управления). 2015. № 10. С. 98–101.
6. Кушнир А.М. Управление рисками инновационных проектов: системный подход // Вестник Московского университета им. С.Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2012. № 1 (1). С. 65–71.
7. Рустамова И.Т., Власов А.В. Совершенствование процесса функционирования логистической системы управления грузовыми перевозками. Сборники конференций НИЦ Социосфера. 2016. № 1. С. 44–47.
8. Соловьев Е.Н., Власов А.В. Межфирменная кооперация как механизм формирования и развития предпринимательских сетей в России. В сб.: Наука и образование в XXI веке. Сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции: в 34 частях. 2013. С. 152–160.
9. Харламова Ю.А. Роль железнодорожного комплекса в реализации инновационной политики России // Вестник транспорта. 2012. № 5. С. 2–6.
10. Дудин М.Н., Евдокимова С.Ш., Лясников Н.В. Устойчивое социально-экономическое развитие как основа геополитической стабильности национальной экономики // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2014. № 3(19). С. 80–84.
11. Модернизация промышленных предприятий: экономические аспекты и решения. Коллективная монография / под ред. Веселовского М.Я., Кировой И.В. М.: Научный консультант, 2016. 328 с.
12. Инновационные процессы в российской экономике. Коллективная монография / Под ред. Веселовского М.Я., Кировой И.В. М.: Научный консультант, 2016. 327 с.

M.I.R. (Modernization. Innovation. Research)

ISSN 2411-796X (Online)

ISSN 2079-4665 (Print)

RESEARCH

THE DEVELOPMENT OF RUSSIAN REGIONAL PASSENGER RAIL SYSTEM MESSAGES USING FOREIGN EXPERIENCE (For example: Österreichischen Bundesbahnen AG.; Deutsche Bahn AG.)

Alexander Vlasov, Svetlana Ilukhina

Abstract

The paper addressed the problem of the organization of passenger transport in the regions of Russia, who are faced with the cancellation of commuter trains. The analysis of the situation and studied the experience of foreign railway companies, which for many years have clearly spent a system of suburban passenger traffic. The purpose / goal. The aim of the article is to study foreign experience in order to use and / or adaptation to the Russian conditions. We study the experience of foreign carriers.

Article Objectives: To study the problems arising in the regional transport system on the railways in passenger traffic; study of foreign experience with its use in modern Russian conditions.

Methodology. In conducting this study, the main sources of raw data were the materials and documents of foreign enterprises, state statistical materials, the works of well-known economists. The basis of the teaching materials are put comparative analysis methods.

Results. This article provides practical recommendations that can be used in the creation of regional integrated transport system, which in addition to a convenient schedule and a flexible pricing policy, implemented a number of new properties that have not yet been studied as an essential element in the railway passenger transport.

Keywords: railway transport, passenger transport, regional transport system, integrated transport logistics system.

Correspondence: Vlasov Alexander Viktorovich, Ilukhina Svetlana Sergeevna, Moscow State University of Railway Engineering (MIIT) (15, Obraztsova Street, GSP-4, Moscow, 127994), Russian Federation, a.vlasov@suomi24.fi; sana18@mail.ru

Reference: Vlasov A. V., Ilukhina S. S. The development of Russian regional passenger rail system messages using foreign experience (For example: Österreichischen Bundesbahnen AG.; Deutsche Bahn AG.). M.I.R. (Modernization. Innovation. Research), 2016, vol. 7, no. 1, pp. 141–146. DOI: 10.18184/2079-4665.2016.7.1.141.146