DOI: 10.17117/na.2016.02.01.121

Поступила (Received): 24.02.2016

<http://ucom.ru/doc/na.2016.02.01.121.pdf>

Власов А.В.

Развитие региональных транспортно-логистических систем на железнодорожном пассажирском транспорте

Vlasov A.V.

The development of regional transport and logistics systems in rail passenger transport

В статье рассматриваются проблемы развития региональной системы пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. В настоящее время во многих регионах Российской Федерации практически полностью прекращены региональные пассажирские перевозки, тем самым региональные власти столкнулись с транспортным коллапсом, которым им одним без поддержки транспортных компаний практически не решить. В статье делается попытка решить данную проблему, путём объединения усилий как со стороны региональных властей, так и транспортной железнодорожной компаний

Ключевые слова: региональная транспортная система, пассажирские перевозки, транспортная инфраструктура региона, железнодорожный транспорт

The article discusses the development of a regional system of passenger transportations on a railway transport. Currently in many regions of the Russian Federation almost completely stopped regional passenger transport, thus the regional authorities are faced with traffic jams, which one of them without the support of the transport companies practically is not solved. The article is an attempt to solve this problem, by combining efforts of the regional authorities, and railroad companies

Key words: regional transport, passenger transport, transport infrastructure, rail transport

Власов Александр Викторович

Кандидат экономических наук, доцент
Московский государственный университет путей
связи
г. Москва, ул. Образцова, 9

Vlasov Alexander Viktorovich

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor
Moscow state university of railway engineering
Moscow, Obraztsova st., 9

Всё большую роль в дальнейшем развитии и совершенствовании экономики играют пассажирские перевозки. От скорости, надёжности и качества пассажирских перевозок зависит дальнейшее развитие экономических отношений между предприятиями, производства, торговли, строительства и сельского хозяйства.

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 ситуацию [8].

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 – Югра [9].

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 20 в., когда в стране проходили коренные экономические реформы, 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).

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.

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.

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 интегрированного 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 перевозки, 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 используемых источников:

1. Власов А.В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта // Путеводитель предпринимателя. 2015. № 27. С. 129-134.
2. Власов А.В., Илюхина С.С. Оптимизация структуры финансовых ресурсов промышленных предприятий в механизме рыночной экономики. МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2015. Т. 6. № 4-2 (24). С. 325-329.
3. Власов А.В., Лебедева О.И. Совершенствование механизма управления землями городов в целях развития жилищного строительства (на примере Тверской области) // Путеводитель предпринимателя. 2014. № 24. С. 221-229.
4. Илюхина С.С. Перспективы взаимодействия таможенной и транспортно-логистической инфраструктур: экономический аспект // Вестник Московского государственного областного университета. 2015. № 3. С. 84-88.
5. Кушнир А.М. Уровень и качество жизни в современных условиях // Потенциал социально-экономического развития Российской Федерации в новых экономических условиях. 2015. С. 52-57.
6. Кушнир А.М. Российская экономика между прошлым и настоящим // Вопросы экономических наук. 2014. № 6 (70). С. 7-8.
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. Официальный интернет ресурс Первого канала. URL: <http://www.1tv.ru/news/polit/277109>
9. URL: <http://www.gazeta.ru/business/2016/02/11/8068745.shtml>

© 2016, Власов А.В.

Развитие региональных транспортно-логистических систем на железнодорожном пассажирском транспорте

© 2016, Vlasov A.V.

The development of regional transport and logistics systems in rail passenger transport