

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (МИИТ)» (РУТ (МИИТ))

## Проблемы пригородных перевозок

Подготовил студент группы МООД-252 Струков Максим

# Виды Сообщений

**Прямое сообщение** - это перевозка грузов одним видом транспорта .

**Смешанное сообщение** - это перевозка с использованием нескольких видов транспорта. Смешанное сообщение может быть с передачей груза в пунктах стыковки одного вида транспорта с другим, т.е. с перегрузочными работами и оформлением различных документов. При определённых условиях может быть **прямое смешанное сообщение** .

Прямое смешанное сообщение - это несколько видов транспорта под ответственностью одного перевозчика по единому транспортному документу и сквозной единой тарифной ставке. Оператор выдаёт отправителю сквозной транспортный документ на основе договора о смешанной перевозке, подтверждающий ответственность оператора на всём маршруте следования груза. Международные смешанные перевозки осуществляются по правилам Конвенции о международных смешанных перевозках грузов, правда, до сих пор не вступившей в силу в связи с тем, что её ратифицировали менее 30 государств. Тем не менее. Конвенция применяется ко всем договорам смешанной перевозки, если пункт отправки или получения находится в одной из стран подписавших их.



# Проблемы пригородных перевозок



Пригородные железнодорожные перевозки – это сфера хозяйственной деятельности, которая традиционно рассматривается как имеющая высокую социальную значимость. И такой подход действительно имеет под собой основания. Так, в 2011 г. в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте было перевезено 878,3 млн чел., что среди видов транспорта общего пользования уступает только автобусам. По пассажирообороту доля железных дорог в пригородных перевозках всеми видами транспорта превышает 50% в целом по стране, а в отдельных регионах составляет более 80%.

Значение пассажирского железнодорожного транспорта велико по следующим причинам. С одной стороны, он, как и транспорт в принципе, обеспечивает мобильность рабочей силы (известно, что низкие показатели мобильности сдерживают экономический рост). С другой стороны, именно железнодорожные пути сообщения зачастую безальтернативны железных дорог в отношении пригородных перевозок пассажиров имеет место в трёх случаях. Во-первых, она существует в регионах с неразвитой сетью автодорог (в особенности это относится к районам юга Восточной Сибири и Дальнего Востока). Во-вторых, в регионах, в которых имеет место массовая маятниковая миграция населения (типичный пример – Московский транспортный узел). Здесь преимуществом железных дорог является высокая провозная способность, представляющая альтернативу пробкам на автодорогах, а также их гораздо более высокая экологичность. В-третьих, даже в регионах, где существует достаточно разветвлённая сеть автодорог, часть населённых пунктов, расположенных вдоль железнодорожных линий, не имеет подъездных автодорог соответствующей категории, которая позволяла бы запустить по ним автобусное сообщение. Примеры таких регионов имеются и в центральной России (например, Тверская область).

Востребованность пригородных поездов подтверждена исследованиями общественного мнения. По данным ВЦИОМ, в тех субъектах РФ, где проводился опрос, «пригородными электричками минимум раз в неделю пользуются 50% опрошенных». При этом «подавляющее большинство участников исследования (84-92%) отрицательно относятся к возможности замены пригородных электропоездов автобусным сообщением»<sup>1</sup>. Всё это говорит о том, что вопрос организации пригородного железнодорожного сообщения является крайне чувствительным с социальной точки зрения.

Значительная часть предусмотренных организационных преобразований была произведена. Вместо одного центра ответственности за пригородное железнодорожное сообщение в стране - МПС России (а позднее - ОАО «РЖД»), систему организации пригородных железнодорожных перевозок теперь составляют 4 ключевые группы субъектов: федеральные органы исполнительной власти, ОАО «РЖД», субъекты РФ и пригородные пассажирские компании (рисунок 1). Их основные задачи перечислены на схеме.

### **Федеральные органы исполнительной власти**

- регулирование доступа к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования для перевозчиков
- регулирование тарифов на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования

### **ОАО «Российские железные дороги»**

- предоставление услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования
- эксплуатация, техническое обслуживание и предоставление под перевозку подвижного состава с локомотивными бригадами

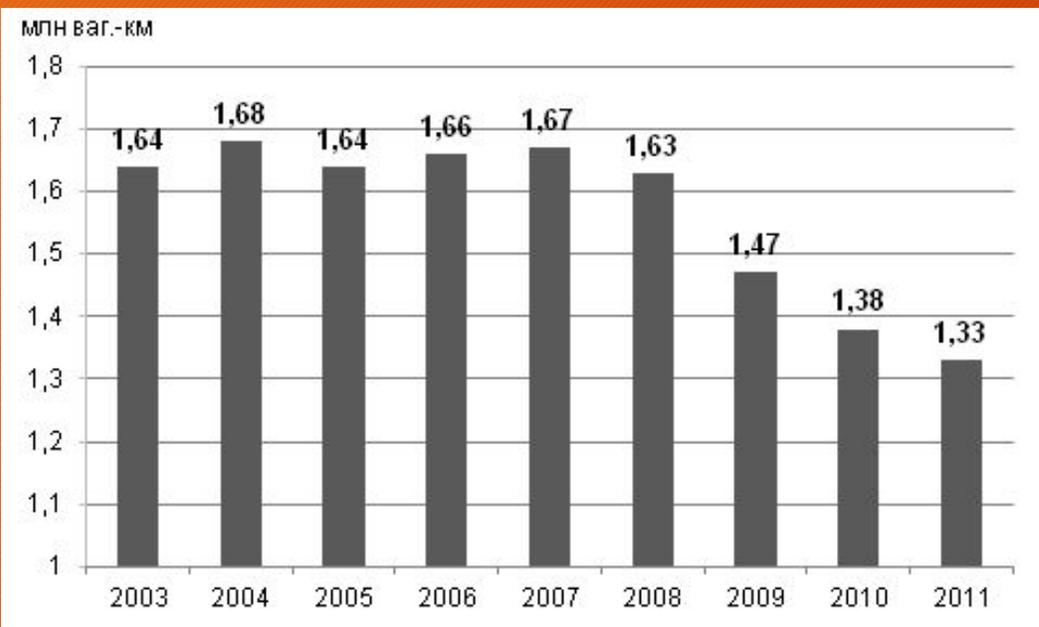
### **Субъекты Российской Федерации**

- организация транспортного обслуживания населения в межмуниципальном (пригородном) сообщении
- регулирование тарифов на пригородные железнодорожные перевозки
- заказ объемов перевозок у пригородных пассажирских компаний

### **Пригородные пассажирские компании**

- осуществление непосредственно перевозочной деятельности с использованием инфраструктуры и подвижного состава
- обслуживание пассажиров, продажа билетов, контроль за оплатой проезда

Можно констатировать, что реформа железнодорожного транспорта в части, касающейся пригородного сообщения, не была доведена до логического конца. На практике из-за этого возникает множество проблем: в каких-то регионах их больше, в каких-то — меньше. Будет справедливо отметить, что новая система организации пригородных перевозок зачастую работает «с пробуксовками», а иногда и не функционирует вовсе: проблемы решаются «в ручном режиме», только благодаря политической воле конкретных должностных лиц, принимающих государственные решения. Негативные результаты реформы ярко отражает тот факт, что под влиянием совокупности нерешённых организационных проблем за последние 5 лет объёмы вагоно-километровой работы в пригородном сообщении в среднем по России снизились практически на 20%, с 1,67 млн вагоно-км в 2003 г. до 1,33 млн вагоно-км в 2007 г. (рисунок 2).



Приведённые данные свидетельствуют о том, что, в среднем, каждый пятый пригородный поезд в России был отменён. Или, точнее, что каждый пятый вагон был выцеплен из пригородных поездов. В реальности это означает, что большое количество поездов было отменено, а по оставшимся — сокращена составность (число вагонов в поезде).

К ключевым неурегулированным вопросам можно отнести следующие:

- отсутствие чёткого порядка, правил размещения государственного заказа субъектов РФ на пригородные перевозки;
- отсутствие универсальной методики расчёта объема и механизма предоставления субсидий ППК;
- отсутствие решения проблемы обновления подвижного состава.

Среди частных проблем можно выделить: пробелы в тарифном регулировании (установлении цен на абонементные, многопоездочные билеты); пробелы в регулировании «проблемы безбилетника» (администрировании штрафов); отсутствие механизма распределения пропускной способности между грузовыми, дальними и пригородными пассажирскими поездами разных перевозчиков.

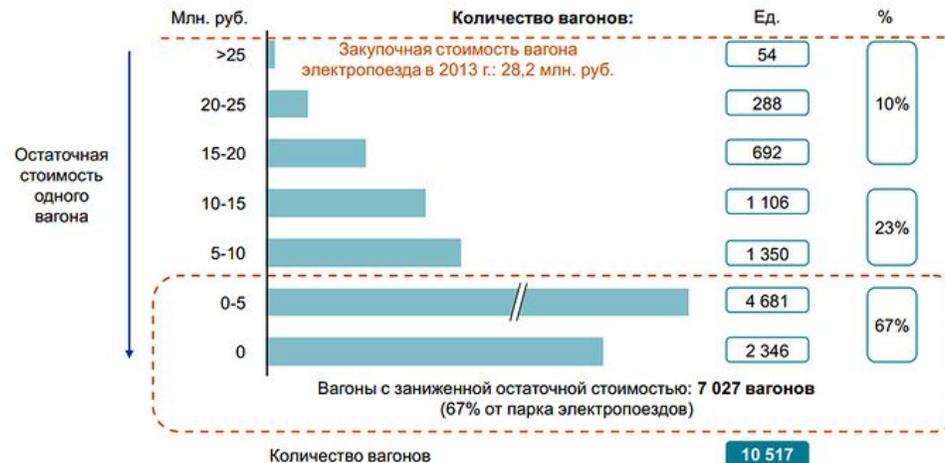
Для доведения реформы до логического завершения требуется скорейшее принятие федерального закона «Об организации регулярного пассажирского сообщения железнодорожным транспортом в РФ» и ряда подзаконных нормативных актов, которые бы соответствовали сложившимся в результате реформирования отношениям. Закон должен регламентировать те ключевые неурегулированные вопросы, которые перечислены выше.





**Вывод:** Фактические затраты за прошедший период нерелевантны для формирования прогноза на последующий период

Структура парка электропоездов на 1 января 2013 г.



Сравнение уровня з/п машинистов и рынка в среднем, тыс. руб.



Причины некорректности оценки уровня з/п отдельной профессии и региона в целом

- Среднемесячная з/п работников в регионе характеризует средний уровень оплаты труда в организациях региона, которые имеют крайне разнородный должностной состав и структуру персонала;
- Данные Росстата не учитывают специфику отдельных профессий: доступность кадров с требуемыми знаниями и навыками на рынке труда, сложность, продолжительность и стоимость подготовки работников по профессии и т.д.;
- В статистику Росстата включены организации разного размера, в то время как конкурентами на рынке труда для ОАО «РЖД» являются крупные производственные компании с более высоким уровнем оплаты труда;
- Различный перечень элементов оплаты труда, применяемый компаниями, не позволяет обеспечивать должный уровень сопоставимости.