

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

Презентация на тему проблемы пригородных перевозок

Подготовил студент группы МООД-252 Струков Максим

# Виды Сообщения.

Смешанное сообщение – это перевозка грузов различными или одним и тем же видом транспорта, но с перегрузкой. Каждый раз при перегрузке товара заключается новый договор перевозки, определяющий отношения сторон по ее осуществлению.

Прямое сообщение – это перевозка грузов по одному документу, выполняющему функции договора перевозки, даже если груз перегружался в пути. При перегрузках документ, выполняющий функцию договора перевозки просто передается на следующий вид транспорта и следует до следующей перегрузки или окончания доставки.

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. Причём безальтернативность 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». Всё это говорит о том, что вопрос организации пригородного железнодорожного сообщения является крайне чувствительным с социальной точки зрения.

- 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).
- Препятствует нормальному развитию пригородных перевозок сохраняющаяся убыточность этого вида деятельности. Субъекты РФ, как правило, устанавливают тарифы на уровне ниже экономически обоснованного. В то же время администрации субъектов РФ не предусматривают достаточных средств на компенсацию так называемых выпадающих доходов ППК в связи с регулированием тарифов (часто мотивируя это тем, что «нет денег»). Фактически, в первом полугодии 2011 г. ни в одном субъекте РФ тарифы полностью не компенсировали выпадающие доходы ППК. В конце 2011 г. ФСТ России был установлен льготный исключительный тариф в виде коэффициента 0,01 к тарифам на услуги по использованию инфраструктуры, оказываемые ОАО «РЖД» при осуществлении пригородных перевозок, и его действие распространено на весь 2011 и 2012 г. Таким образом, расходы ППК на оплату услуг инфраструктуры были сокращены на 99%. В то же время из федерального бюджета были выделены 25 млрд руб. в 2011 г. и такая же сумма в 2012 г. в виде субсидии ОАО «РЖД» на компенсацию потерь.
- Тем не менее, и эта мера не решила проблемы убыточности пригородных перевозок. По словам начальника Центра по корпоративному управлению пригородным комплексом ОАО «РЖД» Максима Шнейдера, совокупный убыток от пригородных железнодорожных перевозок в 2011 г. составил около 9 млрд руб. В то же время только 10 пригородных пассажирских компаний вышли на безубыточный уровень<sup>4</sup>.

- Другая важная проблема касается обновления подвижного состава. В настоящее время 27% эксплуатирующихся вагонов электропоездов и 11% вагонов дизель-поездов, рельсовых автобусов и автомотрис имеют возраст более 30 лет, 24% вагонов локомотивной тяги — старше 28 лет. Своевременное обновление парка необходимо для обеспечения безопасности и комфортности перевозок. Практически весь подвижной состав сегодня принадлежит ОАО «РЖД», поэтому оно полностью отвечает за сферу предоставления подвижного состава, обеспечивает его техническое обслуживание и ремонт и должно своевременно его обновлять. Однако, по мнению Минтранса России, т.к. ОАО «РЖД» больше не осуществляет такой вид деятельности, как пассажирские перевозки в пригородном сообщении, поэтому в его инвестиционной программе с 2013 г. более не закладываются средства на приобретение пригородного подвижного состава.



**Спасибо За Внимание!!!!**

