

УДК 656.2

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ПРИГОРОДНОГО ПАССАЖИРСКОГО КОМПЛЕКСА

Судакова А.Д.

ФГБОУ ВПО «Уральский государственный университет путей сообщения», anna-fedchenok@yandex.ru

Пригородные перевозки обеспечивают мобильность населения, его транспортную подвижность. Без развития пригородного движения невозможно развитие регионов, вследствие чего может замедляться развитие пригородных зон, что мешает интеграции небольших населенных пунктов в экономику региона. Проблема организации пригородного сообщения приобретает особую значимость в крупных городских агломерациях в связи с необходимостью рационального распределения пассажиропотоков по видам транспорта. Негативная динамика числа перевезенных пассажиров в пригородном сообщении в стране свидетельствует об обострении проблем пригородного комплекса, о необходимости изменения подходов к его функционированию и развитию.

Ключевые слова: пригородный пассажирский комплекс, эффективность, бизнес-блок, приоритетные задачи.

DEVELOPMENT STRATEGY LOCAL PASSENGER TRANSPORTATION

Sudakova A.D.

«Ural State University of Railway Transport», anna-fedchenok@yandex.ru

Suburban transportation provides mobility, its transport mobility. Without the development of commuter traffic is essential for development of regions and therefore can slow down the development of suburban areas, which hinders the integration of small settlements in the region's economy. The problem of organizing commuter acquires special significance in the major urban agglomerations in connection with the need for a rational distribution of passenger traffic by mode of transport. The negative dynamics of the number of passengers in commuter traffic in the country testifies to the continuing problems of suburban complex, the need for changes in the approach to its functioning and development.

Keywords: suburban passenger complex, efficiency, business unit priorities.

На сегодняшний день на рынке транспортных услуг, в области железнодорожного транспорта, существуют пригородные пассажирские компании – ППК (открытые акционерные общества с участием ОАО «РЖД» и субъектов РФ). Сформирована нормативно-правовая база, регламентирующая систему взаимодействия ППК с субъектами рынка пригородных пассажирских перевозок: с ОАО «РЖД» как собственником железнодорожной инфраструктуры, подвижного состава и его ремонтной базы, с органами власти субъектов РФ, которые выступают заказчиками пригородных перевозок в регионах.

Пригородные железнодорожные перевозки играют существенную роль в экономике страны, выполняя такие функции, как:

- обеспечивают свободу передвижения граждан
- способствуют развитию рынка труда
- развивают зоны экономической эффективности
- способствуют активной застройке отдаленных районов.

Основными особенностями пригородных пассажирских перевозок являются их массовость, энергоэффективность, экологичность, безопасность, соблюдение расписания по станциям отправления и прибытия.

Основные проблемы пригородных пассажирских компаний:

- ограниченные возможности диверсификации деятельности и роста доходов ППК вследствие отсутствия у них подвижного состава, павильонов, пассажирских платформ;
- невозможность пригородных пассажирских компаний эффективно управлять затратами, поскольку их подавляющая часть приходится на выплаты по договорам с ОАО «РЖД»;
- несовершенство механизма взаимодействия ППК и субъектов РФ, приводящее к незаинтересованности ППК в снижении собственных расходов: чем больше величина экономически обоснованных затрат компании, тем значительнее расчётная величина компенсаций из бюджета;
- некорректное определение величины затрат ППК, ставок за предоставляемые им услуги, которое ведет к неполному учёту затрат на уровне пригородной компании [1].

Исходя из вышесказанного, можно сделать выводы, что существующий, на данный момент, механизм взаимодействия ППК с ОАО «РЖД» не дает возможности эффективно использовать существующие ресурсы пригородного комплекса, что в свою очередь приводит к растущим затратам и увеличению разницы между недополученными доходами перевозчиков и предусмотренными им компенсациями [2].

Текущее состояние ППК наиболее наглядно отражает матрица SWOT-анализа, представленная на рисунке 1.

Постановка проблемы

Убыточность перевозок и усиление конкурентного давления со стороны других видов транспорта.

От состояния и качества работы ППК зависят не только перспективы дальнейшего роста социально-экономического развития, но также возможности обеспечения потребностей граждан в перевозках и повышения качества услуг.

Сформулированные проблемы свидетельствуют о необходимости пересмотра подходов к развитию рынка пригородных перевозок. Необходимо разработать систему взаимодействия участников рынка, способствующую эффективному использованию ресурсов. Такая система может быть сформирована только с учётом параметров структуры рынка пригородных перевозок, особенностей его функционирования и развития [4].



- высокая степень безопасности и надежности перевозок;	- низкое качество услуг, например, невысокая скорость движения, задержки, отсутствие дополнительных услуг;
- наличие необходимых производственных мощностей для оказания услуг по перевозке пассажиров;	- неспособность гибко устанавливать дифференцированные цены на услуги;
- многолетний опыт и знание рынка пассажирских перевозок.	- дефицит парка пассажирских вагонов;
- низкая экологическая нагрузка;	- затратные и непроизводительные технологии и методы управления производством, как следствие невысокий уровень производительности труда;
- высокая провозная способность;	- негибкий подход к организации и выполнению эффективных процессов;
- регулярность перевозок;	- высокая капиталоемкость;
- значительная материально-техническая база;	- территориальная концентрация транспортной инфраструктуры.
- обеспечение сетевого эффекта масштаба;	
- возможность оперативного решения задач при поддержке участников холдинга «РЖД» и Правительства РФ	
- стабильный спрос на перевозку и услуги;	- формирование дискриминационных условий конкуренции в перевозочной деятельности;
- использование международного опыта по управлению инновациями и технологиями;	- дефицит новых железнодорожных вагонов;
- высокий потенциал повышения производительности при внедрении экономических механизмов мотивации;	- появление новых альтернативных маршрутов другими видами транспорта.
- снижение издержек за счет оптимизации маршрутной сети перевозок, числа остановочных пунктов;	- банкротство созданных компаний;
- повышение качества услуг за счет оптимизации расписания, повышения комфортности, скоростей движения;	- несовершенство нормативно-правовой базы;
- развитие интермодальных перевозок;	- снижение качества предоставляемых услуг.
- рост инвестиционной привлекательности.	

Рис.1. SWOT-анализ пассажирского железнодорожного комплекса

Приоритетные задачи Стратегии развития пригородного пассажирского транспорта до 2030 года

- ✓ повышение операционной эффективности пригородных пассажирских компаний;
- ✓ удовлетворение спроса на наиболее загруженных маршрутах и растущих рынках (в первую очередь в агломерациях);
- ✓ рост привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, оптимизации расписания движения, роста маршрутной скорости,

совершенствования систем продажи билетов;

- ✓ обеспечение полного покрытия выпадающих доходов по государственному заказу;
- ✓ развитие технологий внутригородских перевозок и интеграции городских железнодорожных маршрутов с пригородным сообщением и перевозками другими видами транспорта;
- ✓ реализация коммерческого потенциала вокзалов и станций, через которые в среднем ежедневно проходит более 2,6 млн. пассажиров.

Стратегией предусмотрена безубыточность пригородного комплекса во всех сценариях развития за счет реализации внутренних оптимизационных мер и выделения средств государственной поддержки в необходимых объемах.

Внутренние оптимизационные мероприятия будут направлены на повышение собираемости платы за проезд, оптимизацию транспортной работы и рост населенности поездов, сокращение расходов на продажу билетов, оптимизацию спецификаций закупаемого подвижного состава и расходов на его ремонт.

Важнейшей задачей является развитие пригородного сообщения в крупнейших агломерациях. Увеличение скоростей на основных направлениях позволит привлечь значительный пассажиропоток и улучшить экономическое и социальное состояние регионов [1].

Кроме того, отдельного внимания заслуживает вопрос модернизации инфраструктуры вокзалов и станций и строительства многофункциональных транспортно-пересадочных узлов (далее – ТПУ) для интеграции пригородных и внутригородских перевозок с городским транспортом.

Необходимые регуляторные условия для реализации данного направления стратегии бизнес-блока «Пассажирские перевозки и сервис» включают:

- 1) утверждение концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом и плана мероприятий по ее реализации Правительством России;
- 2) утверждение долгосрочного механизма операционного субсидирования перевозчиков из средств федерального бюджета с закреплением обязательств по полному возмещению выпадающих доходов в связи с выполнением государственного заказа;
- 3) финансирование в рамках государственных и региональных программ мероприятий по развитию комплекса пригородных перевозок и расширению пропускной способности инфраструктуры;
- 4) разработку и закрепление в нормативных документах эффективной системы штрафов за безбилетный проезд и внедрение действенного механизма их взимания.

Ключевые риски в рамках стратегии 2030

Существенным риском реализации Стратегии является продолжение потери доли рынка пассажирских перевозок вследствие отказа от реализации или несвоевременного выполнения

стратегических проектов. Низкие темпы подготовки инфраструктуры к качественному изменению уровня скоростей и пропускных способностей пассажирских поездов по основным направлениям не позволят Холдингу сохранить рыночные позиции и предлагать конкурентоспособные продукты пассажирам. В этой связи риск невыполнения Транспортной стратегии в части развития железных дорог вследствие недостатка государственных субсидий, средств на реализацию социально-значимых проектов является крайне значимым [5].

Существенный негативный вклад в развитие бизнес-блока может внести жесткое регулирование тарифов на пассажирские перевозки с ограничением их уровня при сохранении высокой инфляции издержек пассажирских перевозчиков и росте налоговой нагрузки на них.

В качестве мероприятий по снижению рисков необходимо последовательное взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти по совершенствованию регуляторной модели, обоснованию социально-экономической и бюджетной эффективности проектов, реализуемых при государственной поддержке [4].

Список литературы

1. Аналитическая записка «Реформа пассажирских железнодорожных перевозок: проблемы и перспективы». Электронный доступ: <http://raexpert.ru/researches/railway/>.
2. Волкова Е.М. автореферат «Формирование системы взаимодействия железнодорожной компании с субъектами рынка пригородных пассажирских перевозок»// С.-П. – 2013. – С. 10-15.
3. Новиков А.В. Современный взгляд на организационно-экономический механизм управления российским предприятием. Электронный доступ: <http://sumdu.telesweet.net/doc/lections/Vnutrenniy-ekonomicheskiiy-mehanizm-predpriyatiya/index.html>.
4. Стратегия развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года (основные положения). Электронный доступ: http://doc.rzd.ru/doc/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&id=6396#4702902.
5. Шнейдер М.А. автореферат «Организационно-экономический механизм управления пригородными железнодорожными перевозками»// С.-П. – 2013. – С. 2-11.

Рецензенты:

Рачек С.В., д.э.н., профессор, зав. кафедрой «Экономика транспорта», г. Екатеринбург;

Антропов В.А., д.э.н., профессор кафедры «Управление в социальных и экономических системах», ФГБОУ ВПО УрГУПС, г. Екатеринбург.