

АНАЛИЗ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА УПРАВЛЕНИЯ ПРИГОРОДНЫМ СООБЩЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Филичев Григорий Андреевич

Филичев Григорий Андреевич слушатель программы «Доктор государственного управления – Doctor of Public Administration», Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, РФ, г. Москва

Аннотация. Статья посвящена анализу зарубежного опыта организации пригородных железнодорожных перевозок. В современных условиях железнодорожный транспорт в пригородном сообщении превосходит другие виды транспорта по стабильности перевозок, экологичности и безопасности. С учетом результатов проведенного анализа зарубежного опыта организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении определены направления его применения в Российской Федерации.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; железнодорожный транспорт; пригородные поезда; организация; управление; зарубежный опыт.

В современных условиях пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом являются наиболее массовыми и востребованными населением, а, следовательно, имеют высокую социальную значимость. На долю пригородного железнодорожного сообщения сегодня приходится около 90% общего объема отправленных пассажиров. Актуальность данного исследования состоит в том, что накопленный мировой опыт в области совершенствования организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении свидетельствует о необходимости применения новых организационных и технологических решений в данной отрасли. Для рационального использования пригородного пассажирского комплекса и повышения уровня комфорта для пользователей транспортных услуг необходимо постоянно осуществлять мониторинг плотности использования подвижного состава, актуальность предоставляемых видов сервиса, качества оказываемых услуг, а также выполнения графика перевозок пассажиров. Рост объемов пассажирских перевозок требует формирования нового уровня транспортного обслуживания населения. Однако на сегодняшний день технология организации пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом формируется без учета существующего колебания спроса на данные перевозки. Поэтому в дальнейшем эффективным для железных дорог России представляется привязка пригородного сообщения к ожидаемым объемам пассажиропотока, совершенствование интервалов отправления пригородных поездов с учетом эффективного использования подвижного состава, учитывая также процессы его старения и выбытия, а снижения провозных способностей железных дорог на фоне роста грузовых перевозок.

Основной задачей при организации пассажирских перевозок пригородным железнодорожным транспортом является полное и качественное удовлетворение спроса населения на перевозки с соблюдением экономически-обоснованного уровня затрат. Одним из основных направлений развития пассажирских перевозок в пригородном сообщении является совершенствование перевозочного и управленческого процессов на основании положительного опыта реформирования железнодорожного транспорта зарубежных стран.

Рынок пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении рассматривается как одна из составляющих единой системы пассажирского транспорта. На железнодорожном транспорте зарубежных стран система организации перевозок строится из последовательных этапов. На первом из них формируется ожидаемый объем перевозок в плановом периоде на основных направлениях и участках, на втором – составляется оптимальный график следования пассажирских поездов, затем составляется схема использования подвижного состава [4, с. 64-67.].

Размеры движения пригородных пассажирских поездов в значительной мере олицетворяют качество и эффективность перевозочного процесса, поскольку с одной стороны свидетельствуют о востребованности данного вида перевозок, а с другой – о готовности в предоставлении перевозчиком подвижного состава и наличии требуемой пропускной способности. Учитывая убыточность пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом вследствие низких тарифов при высокой себестоимости, а также недопустимость «перекрестного субсидирования», объемы используемого подвижного состава должны соответствовать величине и структуре пассажиропотока, техническим возможностям операторов подвижного состава и собственника инфраструктуры [3, с. 14-19.].

Исследователями Ли Х., Ян Т. и Ши К. при рассмотрении опыта организации пригородных пассажирских перевозок в Китае были предложены к использованию методы стратегического маркетинга для повышения эффективности пассажирских перевозок [8, с. 2260-2266]. По их мнению весь процесс управления пассажиропотоками является единым логистическим звеном, которое может быть дополнено информационными, сервисными и другими потоками. Пригородный пассажирский комплекс Китая - это сложная, условно дискретная, динамично открытая логистическая система, построенная из взаимосвязанных элементов. При росте пассажиропотоков система позволяет оптимизировать график движения, сокращать количество остановок, увеличить скорость перевозок, а также достигать экономии энергоносителей.

Поэтапное повышение скоростей движения пригородных поездов является важной основой в сохранении конкуренции с автомобильным транспортом. Совершенствование качества обслуживания пассажиров, рост доходов от пассажирских перевозок, снижение эксплуатационных расходов являются главными задачами пригородного железнодорожного транспорта Российской Федерации [1, с. 4-17].

В результате проведенного реформирования железнодорожного транспорта в странах СНГ и Балтии наблюдается устойчивая тенденция вывода железных дорог из государственного сектора экономики. В Армении, Грузии, Казахстане, Узбекистане, Латвии, Литве, Эстонии, а также в России, реформирование осуществлено путем акционирования государственных железных дорог [5, с. 104-111].

Исходя из опыта США, Канады и Мексики, одним из важнейших этапов в процессе трансформирования структуры управления может стать использование поотделенческой (региональной) организации в управлении транспортом. Она предусматривает отказ от ориентации исключительно на продукт и внутренние границы. Расширение полигона структурирования позволяет перейти от узконационального интереса к пониманию того, что железные дороги должны действовать на общем рыночном пространстве, ориентируясь при этом на международные перспективы и участие в совместной конкурентной борьбе с автомобильным и другими видами транспорта. Формирование подобных организационных структур стало также одной из основных задач стран-участниц ЕС. Можно констатировать также тот факт, что в современных рыночных условиях процесс поиска новых, более эффективных путей управления железнодорожным транспортом является непрерывным [6, с. 99-102].

Особого внимания заслуживает процесс реформирования железнодорожного транспорта Швеции, который в первую очередь направлен на создание условий для деятельности железных дорог на коммерческой основе. Данный процесс в целом можно разделить на 4 основных этапа: совершенствование системы управления; оптимизация организационной структуры; повышение качества работы; развитие инфраструктуры и подвижного состава [7, с. 2284-2294].

Политика Швеции в области транспортного обслуживания населения базируется на конкурентной борьбе видов транспорта, выравниваемой создаваемыми условиями по налогам и сборам, а также тарифными решениями, покрывающими эксплуатационные расходы. Государство, в свою очередь, берет на себя содержание транспортных сетей.

Рассматривая отрасль пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории России, следует отметить, что в соответствии с федеральным законодательством ответственность за организацию транспортного обслуживания населения возложена на субъекты Российской Федерации (в т.ч. в части установления тарифов для населения и компенсации потерь в доходах перевозчиков, вызванных государственным регулированием тарифов).

Проблематика эффективного функционирования рынка пригородных пассажирских перевозок заключается в том, что не всеми субъектами страны выполняются установленные положения, из чего следует главный сдерживающий фактор – недофинансирование перевозок [9]. Эту проблему возможно решить путем определения причастными органами государственной власти порядка формирования сбалансированности бюджетов дотационных регионов, в том числе за счет межбюджетных трансфертов.

В текущих же условиях, в целях снижения требуемого объема бюджетного финансирования региональными органами власти принимаются решения по увеличению уровня тарифов, действующих для населения и оптимизации размеров движения пригородных поездов. При этом на малоинтенсивных направлениях пригородного сообщения, на территориях, не имеющих альтернативного железнодорожному видов транспорта, зачастую транспортное обслуживание населения сводится к нулю. В результате снижения объемов перевозок в числе «пострадавших» оказываются также и сервисные компании, заводы по производству и ремонту вагонов электропоездов [2, с. 145-153.].

На основе проведенного анализа зарубежного опыта организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом в пригородном сообщении можно сформировать следующие предложения для эффективного функционирования данной отрасли:

- реструктуризация структуры управления отраслью с целью четкого разграничения естественно-монопольных и потенциально конкурентных видов хозяйственной деятельности, усиление государственного контроля в первом аспекте и стимулирование конкуренции во втором;
- отказ от затратного принципа ценообразования на услуги субъектов естественных монополий, разделение тарифов на естественно-монопольную и конкурентную составляющие;
- прекращение перекрестного субсидирования различных категорий перевозок (грузовых и пассажирских).

Анализ моделей управления пригородными пассажирскими перевозками в разных странах мира показал, что, несмотря на имеющиеся различия в подходах к проведению структурной реформы на железнодорожном транспорте, существуют определенные общие действия, которые выполняются всеми странами. К ним можно отнести выбор организационно-правовой формы субъекта хозяйствования, созданных структур управления пригородными перевозками. На данный процесс оказывает влияние ряд факторов, основными из которых являются сохранение железнодорожного транспорта как единого производственно-технического комплекса, а также сохранение государственного регулирования и контроля за деятельностью перевозчиков.

Для Российской Федерации очень важно учитывать симбиоз данных факторов, так как это позволит отечественному железнодорожному транспорту постепенно и уверенно интегрироваться в единую европейскую и мировую транспортную систему, исключив возможность негативных последствий структурной реформы.

В ряде мегаполисов пригородные поезда также имеют преимущества в скорости перевозки и уровне комфорта. В целях дальнейшего устойчивого развития рассматриваемая отрасль

должна организовывать свою работу с учетом реализации мероприятий, позволяющих минимизировать негативное влияние на общество и окружающую среду, а также обеспечить совершенствование организационных процессов. Последний акцент в первую очередь касается управленческой структуры, а также действующих механизмов взаимодействия всех участников рынка пригородных железнодорожных перевозок. Анализ управленческой структуры рынка пригородных железнодорожных перевозок в зарубежных странах позволяет сделать вывод об использовании различных организационных моделей (организационные структуры) управления или форм распределения функций между участниками рынка.

С учетом результатов проведенного анализа зарубежного опыта организации транспортного обслуживания населения железнодорожным транспортом в пригородном сообщении и возможности его применения в Российской Федерации определено, что совершенствование действующей системы управления пригородными пассажирскими перевозками может быть реализовано за счет:

- формирования научных основ и исследовательских концепций построения управленческих моделей с различными формами собственности, объемами пассажирских перевозок, зонами ответственности и системами подчинения;
- теоретико-методического подхода к сравнительному анализу организационных моделей управления перевозками пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении с учетом оптимизации расходов перевозчиков и совершенствования механизмов государственного регулирования тарифов на данный вид перевозок;
- детального анализа доходов и расходов перевозчиков на организацию перевозок в отдельных направлениях и разработки механизмов по снижению этих расходов.

Список литературы:

1. Агафонов Д.В. Государственное регулирование услуг железнодорожной инфраструктуры в условиях структурного преобразования отрасли (российский и мировой опыт) // Наукоедение. 2017. Т. 9. № 2.
2. Мозговая О.О., Агафонов Д.В. Направления совершенствования механизмов государственного регулирования в целях привлечения и защиты инвестиций в инфраструктуру железнодорожного транспорта // Инфраструктурные отрасли экономики: проблемы и перспективы развития: сборник материалов X Международной научно-практической конференции / Под общ. ред. С.С. Чернова. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2015.
3. Савчук В.Б., Терешко И.В., Чернов Д.Д. Организация и финансирование пригородных железнодорожных пассажирских перевозок // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. 2016. № 2-3.
4. Терешина Н.П., Флягина Т.А., Чуверина О.Г. Управление деятельностью пригородных пассажирских компаний // Транспортное дело России. 2019. № 2.
5. Черемин Г.Д. Зарубежный опыт государственной политики в отношении железнодорожного транспорта // Вопросы политологии. 2018. Т. 8. № 3 (31).
6. Щукин В.В. Зарубежный опыт регулирования тарифов на железнодорожные перевозки // Транспортное дело России. 2014. № 2.
7. Caroline H., Yves A. Errac Roadmap WPO3: Urban, Suburban and Regional Rail and Urban Mobility // Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2012. Vol. 48.
8. Li X., Yang T., Shi Q. Applicative Suburban Line Pattern of Urban Rail Transit in China // Procedia - Social and Behavioral Sciences. 2013. Vol. 966.

9. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. Январь – июнь 2019 года // Министерство транспорта Российской Федерации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mintrans.ru/documents/7/10141> (Дата обращения: 24.07.2022).

10. Филичев Г.А. Анализ применимости зарубежного опыта организации пригородных железнодорожных перевозок в России // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и Право. 2020. №6