

**Роль пригородных пассажирских перевозок и перспективы развития на примере АО «Экспресс – Приморья»**

*Петрушина Наталья Сергеевна*

*Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема*

*Студент*

*Говако Антонида Витальевна*

*Приамурский государственный университет им. Шолом-Алейхема*

*к.э.н., доцент*

**Аннотация**

В данной статье рассматривается проблема функционирования пригородных пассажирских перевозок, возможные пути повышения их экономического развития на примере АО «Экспресс – Приморья».

**Ключевые слова:** Пассажирские перевозки, пригородный транспорт, рентабельность перевозок

**The role of suburban passenger transportation and the prospects for their development by example JSC «Express - Primorye»**

*Petrushina Natalia Sergeevna*

*Sholom-Aleichem Priamursky State University*

*Student*

*Govako Antonida Vitalyevna*

*Sholom-Aleichem Priamursky state University*

*Candidate*

**Abstract**

This article examines the problems of the functioning of suburban passenger transportations, and ways to improve economic development on the example of JSC «Express - Primorye»

**Keywords:** Passenger transportation, commuter transport, profitability of transportation

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта Российской Федерации играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода к инновационному способу развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения первенства России в мировой экономической системе.

Качество услуг, предоставляемых железнодорожным транспортом, зависит не только от перспектив дальнейшего социально-экономического

развития, но и от способности государства эффективно выполнять такие жизненно важные функции, как защита национального суверенитета и безопасности страны, обеспечение транспортных потребностей граждан, создание условий для выравнивания социально-экономического развития регионов.

Пригородные железнодорожные перевозки занимают особое место на транспортном рынке и имеют большое социальное и экономическое значение в жизни общества, поскольку они организуют транспортную мобильность населения. Ежегодно в пригородном транспорте перевозится около 1,2 млрд. пассажиров [7].

Пригородный железнодорожный транспорт играет важную роль в экономике страны, способствуя развитию рынка труда и активному развитию отдаленных районов, а также развитию зон экономической эффективности.

ОАО «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД») осуществляет пригородные перевозки во всех субъектах Российской Федерации. Железнодорожные перевозки пассажиров в пригородном сообщении характеризуются внутрисетевой и территориальной неоднородностью во всех отношениях: длина маршрута, график движения, используемый подвижной состав, населенность вагонов, тарифная политика, количество и структура льготных категорий пассажиров.

По данным Всероссийского центра изучения общественного мнения (ВЦИОМ), пригородные услуги пользуются спросом почти во всех регионах России и, прежде всего, в тех областях, где наблюдается высокий уровень миграции [9].

Основными преимуществами железнодорожного транспорта перед другими видами транспорта являются экономия времени, безопасность движения, возможность поездок без пробок, единственный способ добраться до места назначения, поскольку нет надлежащих дорог, возможность поездки при любых погодных условиях, удобность графика, частота прибытия и выезда электропоездов. Возможность сэкономить время на дороге оценивается положительно жителями регионов, где затруднено передвижение других видов транспорта.

Среди существующих проблем развития пригородных пассажирских компаний можно определить следующие. Во-первых, низкую рентабельность, которая зависит от недостаточного спроса потребителей на транспортные услуги, а во-вторых, на отсутствие или недостаточное финансирование заказчиков этой услуги. Кроме того, одной из основных проблем развития является наличие межотраслевой конкуренции на транспортном рынке.

Обеспечение высокого качества пассажирских перевозок является основной задачей железнодорожного транспорта [5].

Уровень удовлетворенности пассажиров зависит от особенностей и качества предоставляемых транспортных услуг, которые характеризуются такими качественными показателями, как информационные услуги, скорость движения, комфорт, своевременность, сохранность и безопасность багажа.

Показатель информационного обслуживания отражает частоту привлечения информации, необходимой для принятия правильных решений в ходе предоставления транспортных услуг.

Скорость движения определяется множеством факторов, которые зависят от выбранного типа транспортного средства. Преимущество железнодорожного транспорта заключается в том, что существует возможность четко рассчитать время на дороге, на железных дорогах нет пробок.

Показатель комфорта характеризует качество предоставления услуг пассажирам в начальной, конечной и транзитной точках в соответствии с утвержденными нормативными документами.

Индикатор своевременности отражает свойство пассажирских перевозок, обеспечивающее движение транспортных средств в соответствии с объявленным графиком.

В парке ОАО «РЖД» около 15350 пассажирских вагонов пригородных поездов. В основном, этот автомобильный подвижной состав (MVPS), произведенный автомобильным заводом в 1962-1992 годах в Риге, а также отремонтированные поезда и продукция российских предприятий, выпущенная сравнительно недавно. Износ подвижного состава, используемого при пригородном движении, достигает 70-75%, в течение стандартного срока службы (который составляет 28 лет) эксплуатируется 33% вагонов [7].

До сих пор не решена проблема компенсации убытков от пригородных железнодорожных перевозок в России. В прошлом году общий объем убытков пригородных компаний составил 15 млрд. рублей, регионы возместили только 8,7 млрд. рублей [7]. Эффективное решение вопроса пригородных перевозок было бы возможно за счет принятия закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации», но данный закон так и не был внесен на рассмотрение в Государственную Думу Российской Федерации. Этот закон, по нашему мнению, мог бы установить понятную систему взаимоотношений государства и перевозчика, а также его бюджетное обеспечение при осуществлении пригородных перевозок.

Большинство регионов не хотят нести ответственности за организацию перевозок и не заключают долгосрочные контракты с пригородными компаниями на организацию транспортных услуг для населения. Только 10 регионов полностью выполняют свои обязательства по возврату выбывших доходов перевозчиков, а 22 из 73 субъектов Российской Федерации в 2016 году компенсировали не более 50% падающих доходов пассажирских пригородных перевозок [7].

С 2011 года АО «Экспресс Приморья» по заказу субъектов РФ осуществляет перевозку пассажиров в пригородном сообщении на железнодорожном транспорте. Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом в пригородном сообщении АО «Экспресс-Приморья» осуществляется на сети Дальневосточной и Забайкальской железных дорог в

пределах Амурской области, Еврейской автономной области, Приморского и Хабаровского краёв.

Всего, за период с 2011 года компанией перевезено почти 51 млн. чел., в среднем каждый житель обслуживаемых регионов (4,2 млн. чел на 2016 год) совершил 11 поездок на пригородном железнодорожном транспорте. В 2016 году ежедневно нашей компанией перевозится почти 17 тыс. человек.

На рисунке представлена динамика количества отправленных пассажиров АО «Экспресс- Приморья».

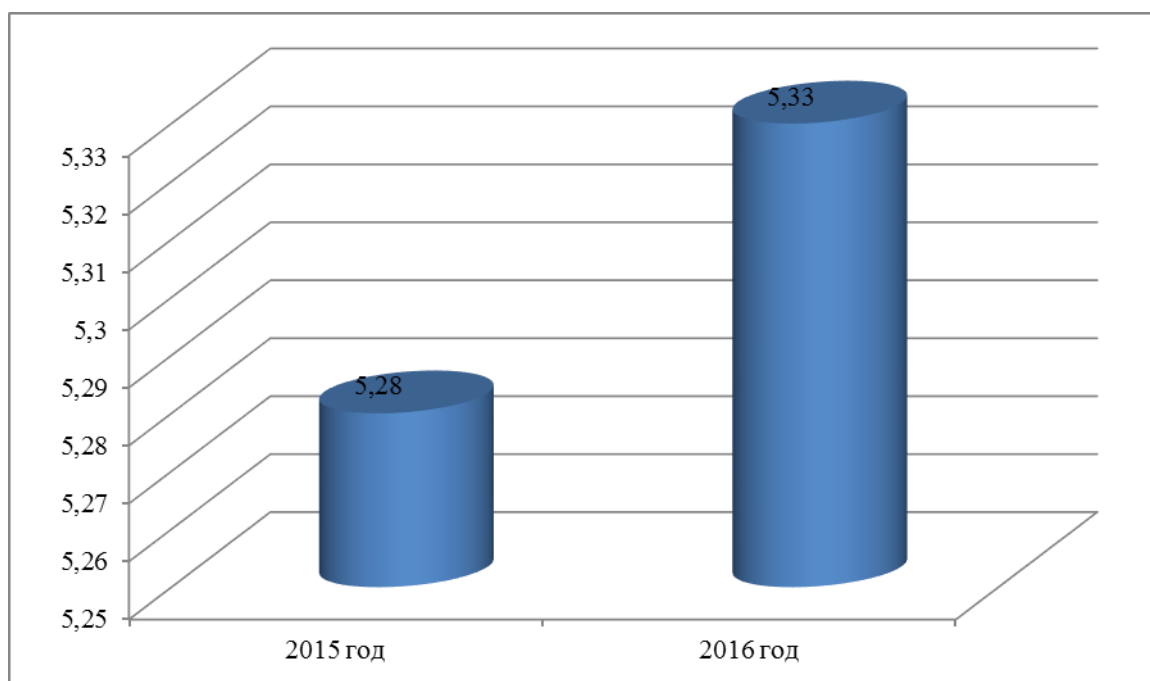


Рисунок 1 – Количество отправленных пассажиров, млн. пассажиров

Если взглянуть на схему маршрутной сети АО «Экспресс Приморья» видно, что пригородное железнодорожное сообщение охватывает основные региональные промышленные и культурные центры. При этом пассажиропоток распределен по полигону обслуживания неравномерно, носит «рассеянный характер»: 70% всего пассажирооборота приходится на Приморский край. Наибольший объём перевозок осуществляется в пределах г. Владивостока.

Проанализируем основные производственно – финансовые показатели АО «Экспресс Приморья».

Таблица 1 – Выполнение основных производственно – финансовых показателей АО « Экспресс – Приморья».

Наименование	Единица измерения	2014 год	2015 год	Темп роста 2015/2014 год, %	2016 год	Темп роста 2016/2015 год, %
транспортная работа	тыс. ваг. км.	11 696	12 083	03,3	12 512	03,6
пассажирооборот	млн.	317	317	00,0	317	00,0

	пасс. км.					
доходы	млн. руб.	528,0	650,0	23,1	730,0	12,3
Расходы с учетом скидки на услуги ОАО «РЖД» по Амурской области	млн. руб.	1 214,0	1 171,0	-3,6	1 322,0	12,9
Субсидии, начисленные за государственное регулирование тарифа	млн. руб.	422,0	521,0	23,5	454,4	87,2
Процент покрытия убытка от перевозочной деятельности	%	62,0	100,0	61,3	100,0	00,0

В течение 2014 – 2016 гг. в АО «Экспресс Приморья» наблюдается рост транспортной работы, при этом в 2015 – 2016 году ни увеличения, ни сокращения пассажирооборота не происходит.

Ежегодно увеличиваются доходы АО «Экспресс Приморья», но в 2016 году медленнее, чем в 2015 году. В 2015 году расходы организации сократились – темп роста – 96,5%, а в 2016 году – увеличились на 12,9%. Субсидии за государственное регулирование тарифа в 2016 году сократились. Необходимо отметить, что в 2015 – 2016 гг. в полном объеме покрыт убыток от перевозочной деятельности.

Наибольшее негативное влияние на пассажиропоток на всем полигоне работы компании оказывает ценовой фактор. Поскольку он является решающим для пассажира не только при выборе средства передвижения, но и вообще при решении вопроса о необходимости передвижения. Тарифная политика ряда субъектов носит дискриминационный характер: тарифы, устанавливаемые на проезд в пригородном железнодорожном транспорте значительно выше стоимости проезда на альтернативных видах транспорта и неподъемны для большей части потенциальных пассажиров. По направлениям с наибольшим пассажиропотоком стоимость проезда в пригородном поезде выше муниципальных автобусов более чем на 30%. Автобусные перевозчики, помимо более низкой ценовой политики, имеют более гибкое расписание, в сравнении с пригородным железнодорожным транспортом.

В конечном итоге, из-за роста тарифов падает пассажиропоток, компания не может собрать максимально возможный объем доходов, при практически неизменном уровне затрат, возрастает нагрузка на региональный бюджет в виде роста объема субсидий и таким образом, практически создается «замкнутый круг»: рост тарифа-падение пассажиров-рост субсидий.

Средняя индексация тарифов на пригородный железнодорожный транспорт 2016 году составила 14%. Самая сложная ситуация с тарифной политикой складывается на полигоне Амурской области.

Ценовая политика субъекта приводит к стабильному снижению числа отправленных пассажиров. С января текущего года на территории Амурской области введен в действие тариф для населения на 1 поездку в пригородном поезде в размере 95 руб. за расстояние от 1 до 10 км. По сравнению со среднегодовым уровнем тарифа, действовавшим в 2015 году, тариф на пригородные пассажирские перевозки железнодорожным транспортом, вырос на 38%.

В результате чего, уже второй год подряд имеется тенденция значительного стабильного снижения пассажиропотока. Рост доходов компании, связанный с повышением тарифа, не компенсирует потери перевозчика вследствие оттока пассажиров.

Большой проблемой для АО «Экспресс Приморья» является неравномерность платежей по компенсации выпадающих доходов со стороны субъектов. Руководство компании неоднократно обращалось в субъекты ДФО с просьбой погасить образовавшуюся задолженность, предлагало составить графики ее погашения, однако на данный момент достичь взаимопонимания в данном вопросе не удалось.

Несмотря на имеющиеся сложности, АО «Экспресс Приморья», компания постоянно работает над повышением качества обслуживания пассажиров

1. Расширено предоставление услуг Wi-Fi в 4 электропоездах. Услуга беспроводного доступа к сети Интернет предоставляется в 10 электропоездах, курсирующих на участках: Владивосток – Кневичи, Владивосток – Ружино, Владивосток – Тихоокеанская.

2. Установлены 34 устройства системы аудио - видео - регистрации «Пассажир-кассир» на полигоне Приморского края

3. Доработано программное обеспечение АСУ ППК для перевода абонементных билетов на пластиковый носитель. В 2017 году планируется полный отказ от «бумажных» абонементных билетов.

4. Доработано программное обеспечение и заключены договоры на внедрение дополнительных сервисов (сот.связь, коммунальные услуги и прочее) для пассажиров в части реализации функции оплаты услуг в программном модуле «Терминал самообслуживания» и «АРМ кассира» Приморья»).

5. Совместно с Администрацией Приморского края в рамках расширения маршрутной сети и повышения качества обслуживания пассажиров в феврале 2016 года назначены два дополнительных пригородных маршрута: Владивосток – Уссурийск, Владивосток – Угольная. За истекший период указанными поездами перевезено 38 тыс. пассажиров.

6. Персоналом в работе используется «Памятка по обслуживанию пассажиров», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30.03.2016 №549р. В период с апреля по май 2016 года напечатан тираж 400 экземпляров Памятки, проведен индивидуальный инструктаж с работниками. На ежемесячной основе в рамках технических занятий проводится обучение сотрудников Общества по повышению уровня клиентоориентированности.

7. Для создания условий для переориентации с альтернативных видов транспорта пассажиров Хабаровского края, с 1 мая 2016г. была установлена скидка в размере 33% на стоимость абонементного билета «выходного дня» сроком действия 1 месяц на расстояние от 21 до 30 км. Снижение стоимости по акции охватило основные дачные направления для жителей Хабаровского края.

8. Проводится работа по установке эквайринговых терминалов для оплаты проездных документов на пригородные поезда по безналичному расчету.

По нашему мнению, можно выделить следующие приоритетные задачи развития пригородного пассажирского транспорта в России:

- повышение эффективности работы пригородных пассажирских компаний;
- удовлетворение спроса на самых оживленных маршрутах;
- повышение привлекательности пригородных перевозок для потребителей за счет обновления подвижного состава, роста скорости маршрута, совершенствования систем продажи билетов;
- развитие технологий внутреннего транспорта;
- обеспечение полного покрытия падающих доходов по государственному заказу;
- реализация коммерческого потенциала станций и вокзалов.

В соответствии с Концепцией развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, утвержденной Постановлением Правительства РФ № 857-р от 19 мая 2014 года, субъекты Российской Федерации имеют обязательства по организации пригородных сообщений в регионе в связи с размещением государственного заказа на пригородные пассажирские перевозки [1]. Порядок формируется с учетом положений региональных комплексных планов оказания транспортных услуг населению (включая возможный отказ от пригородного железнодорожного сообщения).

Концепция также устанавливает ответственность регионов за осуществление ценового регулирования пригородных пассажирских перевозок с условием финансирования пригородных пассажирских компаний за счет средств субъектов Федерации.

Мы полагаем, что в современных условиях развития российской экономики, основными стратегическими задачами развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом для нашего государства являются:

- улучшение качества пригородных пассажирских перевозок;
- обеспечение необходимого уровня доступности пригородного транспорта для населения страны с заданными параметрами качества и безопасности;
- повышение экономической эффективности отрасли и оптимизация потребности в государственной финансовой поддержке;
- привлечение в отрасль долгосрочных инвестиций, осуществляемых за счет внебюджетных источников.

Мы считаем, что для достижения этих стратегических целей необходимо:

- создавать предсказуемые условия для всех участников рынка в целях повышения устойчивости отрасли;
- создавать стимулы для повышения эффективности участников рынка;
- повысить полномочия субъектов Российской Федерации и перевозчиков в организации и осуществлении пригородных перевозок;
- создать устойчивые механизмы межрегионального взаимодействия;
- создать условия для привлечения инвестиций в отрасль, которые осуществляются за счет внебюджетных источников.

### **Библиографический список**

1. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года: офиц. текст распоряжения Правительства Российской Федерации от 17.06.2008 № 877-р. URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.10.2017).
2. Кириллова Е.Ю. Ключевые проблемы эффективности работы железнодорожного предприятия // Молодой ученый. 2015. №13. С. 387 – 390.
3. Проект Федерального закона «Об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения в Российской Федерации и внесении изменений и дополнений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 5.10.2017).
4. Соловова Е.М., Пономарев С.В. Экономические проблемы ДВФО. Транспортная инфраструктура Дальнего Востока // Молодой ученый. 2017. №21. С. 241-244
5. Царионова Ю. В. Транспорт как один из основных факторов развития экономики Дальнего Востока // КиберЛенка. Хабаровск: ДВГУПС (дата обращения 01.10.2017).
6. Федеральная служба государственной статистики URL: <http://www.gks.ru> (дата обращения: 04.10.2017).
7. Официальный сайт РЖД URL: <http://www.rzd.ru> (дата обращения: 01.10.2017).
8. Официальный сайт АО «Экспресс-Приморья» URL: <http://www.expresspk.ru> (дата обращения: 15.12.2017).
9. Официальный сайт Всероссийского центра исследования общественного мнения (ВЦИОМ) URL: <http://www.wciom.ru> (дата обращения: 01.10.2017).