

УДК 330.101.5

**ПОЛИТИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ЗАРУБЕЖНОГО ОПЫТА
(НА ПРИМЕРЕ А.С.ČESKÉ DRÁHY, ОАО «РЖД»)**

А. В. Власов

*Кандидат экономических наук,
PhD (Economics),
Московский государственный
университет путей сообщения,
Юридический институт,
г. Москва, Россия*

**POLITICO-ECONOMIC ASPECTS OF INTERMODAL
TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE RUSSIAN FEDERATION
WITH USE OF FOREIGN EXPERIENCE
(FOR EXAMPLE A.S.ČESKÉ DRÁHY, JSC "RUSSIAN RAILWAYS")**

A. V. Vlasov

*Candidate of Economic Sciences,
Moscow State University of Railway Transport,
Institute of Law,
Moscow, Russia*

Abstract. The article discusses problems associated with the formation of an integrated system for rail transport. This article examines the experience of the Czech and Polish Railways when building multimodal passenger transportation, which even with a strong competition is in high demand from passengers, provides comfortable transportation at low fares. The study of foreign experience will be useful in the formation and development of convenient rail transport system in Russia. In the present circumstances, when the population of several regions as a result of irresponsible actions, may be faced with traffic jams, studying and implementing foreign experience should be first priority as regional authorities and transport companies with the aim of solving the transport problem which has already arisen in many regions of Russia.

Keywords: railway transport; multimodal transport; Czech Railways; passengers; transport infrastructure; railway construction; service sector; investment; competitiveness; economic growth.

Развитие мультимодальных перевозок в странах Европейского союза встало на новый этап своего развития, и показывает плавный рост по сравнению с предыдущими периодами. Количество маршрутов, которые формируются за счет мультимодальной перевозки увеличивается с каждым месяцем на несколько процентов. Железнодорожные транспортные компании Европейского союза столкнулись с огромнейшей конкуренцией со стороны автобусных компаний и вынуждены перестраивать свою работу, что бы удержать

клиентов и поддерживать заполняемость вагонов на должном уровне.

В России конкуренция в данный момент только начинает усиливается между авто и железнодорожной отраслью, однако на данный момент выгоду от такой конкуренции получают как правило автобусные предприятия, которые с учетом состояния российских дорог и качества автопарка не могут обеспечить должного комфорта для своих пассажиров.

Европейские железные дороги пошли другим путем, который показал, что даже конкуренция в данной сфере может при-

нести им большие выгоды, а именно создали интересный и как показала нынешняя ситуация очень востребованный транспортный продукт – мультимодальные пассажирские перевозки (далее мультимодальные перевозки).

Термин «мультимодальные перевозки» условно новый в российском менеджменте, популярен среди специалистов в транспортной отрасли и уже стал повседневным термином среди представителей транспортных компаний. Первоначально использовался как термин, связанный с перевозкой грузов, когда одна и та же партия товара «добирается, путешествует» до конечно пункта назначения, но на различных видах транспорта.

При этом никаких ограничений нет по видам транспорта: самолет, поезд, автомобиль, пароход.

В пассажирских перевозках наиболее популярны сегменты поезд-автобус, хотя в дальнейшем можно ожидать дальнейшего развитие такого сегмента как автобус-паром (для стран Скандинавии и Финляндии).

Важным признаком мультимодальной перевозки выступает – наличие одной компании, который организует весь процесс перевозки, если говорить про пассажирские перевозки в странах ЕС, то особенно это актуально на направлениях Чехия-Польша (Прага-Острава-Краков), правда следует отметить, что на данном направлении уже работает Leo express a.s., которая одна из первых в ЕС сделала мультимодальную пассажирскую перевозку (на примере трассы Чехия-Словакия-Украина (Прага-Кошице-Мукачево). А в данный момент количество различных маршрутов только в одной Чешской республике уже перешло за 20 направлений и количество продолжает расти, так как спрос со стороны пассажиров также вызывает положительную динамику.

В настоящее время в научной среде не освещается должным образом такой вид пассажирской перевозки, так как большое внимание в первую очередь уделяется высокоскоростным перевозкам (и в данных сегментах очень проявила себя за последнее время группа компаний РКР a.s. (Польские железные дороги), которая за

очень короткий промежуток времени сумела повысить скорость движения поездов до 230 километров в час, конечно большая часть поездов движется с меньшей скоростью, но флот польских железных дорог достаточно современный и высокоскоростной, хотя еще 20 лет тому назад качество железных дорог Польши было не слишком высоким (правда такая ситуация наблюдалась во многих странах Восточной Европы, но в данный момент ситуация коренным образом поменялась в лучшую сторону).

Вообще европейские железнодорожные компании стараются последнее время оснастить свой флот самыми современными локомотивами, такими как: Škoda 109E1; Siemens EuroSprinter и т.д., при этом, не забывая о пассажирах, сервис, предоставляемый в пассажирских вагонах Европейских железнодорожных компаний вышел на кардинально новый уровень и способен удовлетворить потребности самых требовательных пассажиров (только наличие специальных «детских» отделений подтверждает заботу транспортных компаний к своим пассажирам (такие вагоны представлены в составах таких компаний как: České dráhy a.s.; Leo express a.s. и т. д.).

Развитие железных дорог в Европе идет опережающими темпами, так как сектор железнодорожных перевозок является важнейшей частью транспортной системы Европейского Союза. В последние 15 лет Европейский союз рассматривал железные дороги как стратегическую отрасль экономики.

Европейский союз сфокусировал свое внимание на формирование Единой Европейской Железнодорожной системы, которая базируется на трех основных компонентах:

- 1) конкурентная среда на рынке железнодорожного транспорта;
- 2) развитие взаимодействия и безопасности национальных сетей;
- 3) развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта.

На практике в Чешской республике, Польской республике, а также странах Восточной и Центральной Европы все

вышеуказанные факторы реализуется достаточно успешно. За последнее время железнодорожная система стран проходит модернизацию, которая включает в себя: ремонт и модернизация транспортных путей, закуплены новые составы, повышен класс поездов, запущены новые маршруты, продолжается интеграция национальных железных дорог в единую европейскую транспортную систему.

Опыт, который уже имеется за плечами у железнодорожных компаний стран Восточной Европы можно использовать в Российской Федерации. Например, опыт чешских железных дорог в области регионального сообщения был бы очень полезен при развитии железнодорожной системы центральной части России.

Нынешняя концепция развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации берет свое начало в последнем десятилетии 20 в., когда в стране проходили коренные экономические реформы, вызванные в первую очередь политическими реформами, проводимыми в государстве.

Стоит отметить, что процесс реформирования идет достаточно медленными темпами, но это объясняется многими факторами, такими как: изношенность подвижного состава; отсутствие длительного времени должного финансирования необходимых реформ, резкого повышения нагрузки на подвижной состав и т. д.

Из-за политико-экономических процессов проходящих в государстве встал серьезный вопрос реформирования всей системы железнодорожного транспорта в стране, в основу данных изменений были заложены новые цели, задачи, новые подходы к качеству обслуживания клиентов (как в пассажирских перевозках, так и в грузовых сегментах).

В 1991 г. в «Программе по стабилизации экономического положения на железнодорожном транспорте» были определены основные задачи, направленные на рост коммерциализации работы железнодорожного сектора, это вполне объяснимо теми процессами, которые проходили в государстве.

Федеральным органом исполнительной власти, формирующим и осуществляющим государственную политику в области пассажирских перевозок выступает Министерство Транспорта Российской Федерации. Оно вырабатывает единую государственную политику и осуществляет нормативно-правовое регулирование в сфере железнодорожного транспорта в стране.

Вопросы железнодорожного транспорта (оказание государственных услуг, управление государственным имуществом, выполнение правоприменительных функций) относятся к компетенциям Федерального агентства железнодорожного транспорта. При этом, единая компания (владелец инфраструктуры, подвижным составом, ремонтным комплексом), является компанией со 100 % государственным участием, осуществляет все хозяйственные функции организации пассажирского железнодорожного транспорта. Но следует отметить, что все вопросы организации и управления пригородными пассажирскими перевозками отнесены к совместной ведению региональных органов власти и данного агентства.

Проблемы, которые возникают в пригородном сообщении в России последнее время выходят за пределы региональных средств массовой информации и занимают первые строчки в новостных лентах федеральных каналов и газет. В свое время проблема пригородного сообщения потребовало внимание со стороны первого лица государства, Президента России В. В. Путина, как это произошло 4 февраля 2015 года на встрече Главы государства с министрами, на котором Президент поручил исправить возникшую ситуацию [8].

Проблема с электричками, к сожалению, опять возникает в ряде регионов страны. В ряде российских регионов были заключены договора на транспортное обслуживание на короткие сроки. Десять субъектов не смогли пока договориться с пригородными компаниями по вопросу размера компенсаций выпадающих доходов перевозчиков из региональных бюджетов. Среди них Архангельская, Костромская, Ивановская, Ярославская, Ом-

ская, Иркутская и Вологодская области, республики Марий Эл и Башкирия, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра [9].

Следует подчеркнуть, что работа над решением данной проблемы идет достаточно плотно как со стороны РЖД так и со стороны региональных властей, но с учетом экономических проблем в государстве следует ожидать компромиссного решения в отдаленной перспективе.

По нашему мнению решением данной проблемы стало бы создание интегрированной системы железнодорожного транспорта, которая уже функционирует в странах Восточной Европы и зарекомендовала себя довольно успешно. Интегрированная транспортная система с использованием мультимодальной модели, безусловно, потребует на первоначальном этапе значительных капиталовложений, но сможет понизить уровень социальной напряженности в регионах, также сможет давать стабильный доход транспортным предприятиям (предприятию), при этом решая важные социальные задачи.

Развитие пригородного железнодорожного сообщения следует рассматривать не как прямое сообщение из пункта «А» в пункт «Б» как сейчас это происходит в России, а создание или развитие мультимодальной системы в которой поезд довозит до конечной станции, далее пассажиры пересеиваются на ожидающих их автобусах, при этом билеты сразу выписываются одной транспортной компанией. Например, это можно было бы рассмотреть на Октябрьской железной дороге (станция Сонково), но наиболее интересным решением на наш взгляд стало бы создание системы «межрегиональный поезд» – «региональный поезд», когда поезд с Москвы едет не до конечной станции, а довозит до сортировочной (или «узловой»), а далее пассажиры пересеиваются на региональный поезд и продолжают движение к своей конечной станции.

Такая система успешно функционирует в Чешской республике, где нет необходимости оператору «гнать» целый состав до маленькой станции, а достаточно довести пассажиров до ключевой станции, а далее

пассажирам дается достаточно большое количество времени, тем самым «большой» состав будет загружен на основном (межрегиональном) направлении, а на региональных направлениях будут загружены местные (пригородные) поезда.

При формировании расписания, следует учитывать тот факт, что время ожидания не должно превышать более 35–40 минут, что бы не создавать дискомфорт пассажирам.

Региональный поезд который зарекомендовал себя только с лучшей стороны уже много лет существует в Чешской республике. Это двухсекционный состав, именуемый Regionova, работает на дизельном топливе, достаточно комфортное транспортное средство, которое удобно и велотуристам и пассажирам с ограниченными возможностями (что очень актуально в сельских поселениях), а также комфортно для молодых мам с детскими колясками, так как поднимать детскую коляску в вагон совершенно нет необходимости, поезд имеет низкую платформу и посадка в вагон не сложнее, чем перейти с проезжей части на пешеходный переход.

В России система мультимодальной пассажирской перевозка уже реализуется в РЖД, конечно пока не в тех объемах, которые необходимы рынку перевозок, но данная модель уже функционирует, правда с большими недостатками.

Большая часть перевозок по мультимодальной системе происходит в Центральном федеральном округе страны. По состоянию на 13 февраля 2016 года на сайте ОАО «РЖД» представлены 8 маршрутов [10], что, безусловно крайне мало, да и сама продажа билетов пока работает в тестовом режиме согласно сообщению размещенном на сайте компании.

Как и любой транспорт в стране, требуется серьезное внимание со стороны государства на решение данных задач. Для развития транспортной системы в стране требуется наличие серьезных инструментов которые потребуют не только наличие воли со стороны участников, но и серьезной поддержки со стороны государства.

Формирование и построение эффективно работающей транспортной желез-

нодорожной системы должно быть построено на грамотном финансовом анализе стоимости проезда и затрат которые несет транспортное предприятие.

Развитие перевозок железнодорожным транспортом в стране предполагает в первую очередь значительные капиталовложения – инвестиции, которые будут направлены на развитие инфраструктуры вокзалов, подвижного состава, путей и т. д. Безусловно, не стоит забывать о повышении качества железнодорожной перевозки, это может повысить привлекательность железнодорожных перевозок в глазах пассажиров и в свою очередь повысит заполняемость составов, а также повышение лояльности пассажиров к железнодорожной перевозке, и усиление конкуренции в сегменте региональных перевозок между железнодорожной компании и автомобильными предприятиями.

Таким образом, важнейшим условием развития эффективной системы железнодорожной пассажирской перевозки должна быть синергия, которая объединяет усилия как со стороны государства (в лице федеральных и региональных органов власти), так и со стороны транспортных предприятий и пассажиров. В результате объединения данных усилий, стоит ожидать формирование удобного пассажирского транспорта, который будет соответствовать всем необходимым требованиям рынка.

Библиографический список

1. Власов А. В. Особенности управления рисками при реализации инвестиционного проекта // Путеводитель предпринимателя. – 2015. – № 27. – С. 129–134.
2. Власов А. В., Мишина Л. А. Совершенствование методов управления финансовыми ресурсами в системе менеджмента промышленного предприятия в современных условиях // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. – 2015. – № 43. – С. 15–23.
3. Кушнир А. М. Управление рисками инновационных проектов: системный подход. Вестник Московского университета им. С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. – 2012. – № 1 (1). – С. 65–71.
4. Паньшин А. И., Власов А. В. Международный туризм в системе современных международных экономических отношений // перспекти-

вы развития науки и образования : сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции: в 8 частях, 2013. – С. 96–98.

5. Рустамова И. Т. О концептуальной модели системы управления нематериальными активами предприятий сферы услуг // Экономика и предпринимательство. – 2014. – № 1-2 (42-2). – С. 597–604.
6. Соловьев Е. Н., Власов А. В. Межфирменная кооперация как механизм формирования и развития предпринимательских сетей в России // Наука и образование в XXI веке : сборник научных трудов по материалам международной научно-практической конференции: в 34 частях. – 2013. – С. 152–160.
7. Харламова Ю. А. Роль железнодорожного комплекса в реализации инновационной политики России // Вестник транспорта. – 2012. – № 5. – С. 2–6.
8. Официальный интернет ресурс Первого канала. URL: <http://www.ltv.ru/news/polit/277109> (дата обращения 13.02.2016 года).
9. Интернет портал «Газета.ру». URL : <http://www.gazeta.ru/business/2016/02/11/8068745.shtml> (дата обращения 13.02.2016 года).
10. Официальный интернет ресурс ОАО «РЖД». URL: http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5302 (дата обращения 13.02.2016).

Bibliograficheskiy spisok

1. Vlasov A. V. Osobennosti upravleniya riskami pri realizacii investicionnogo proekta // Putevoditel' predprinimatelja. – 2015. – № 27. – S. 129–134.
2. Vlasov A. V., Mishina L. A. Sovershenstvovanie metodov upravlenija finansovymi resursami v sisteme menedzhmenta promyshlennogo predpriyatija v sovremennyh uslovijah // Uchenye zapiski Rossijskoj Akademii predprinimatel'stva. – 2015. – № 43. – S. 15–23.
Kushnir A. M. Upravlenie riskami innovacionnyh projektov: sistemnyj podhod. Vestnik Moskovskogo universiteta im. S. Ju. Vitte. Serija 1: Jekonomika i upravlenie. – 2012. – № 1 (1). – S. 65–71.
3. Pan'shin A. I., Vlasov A. V. Mezhdunarodnyj turizm v sisteme sovremennyh mezhdunarodnyh jekonomicheskikh otnoshenij // Perspektivy razvitiya nauki i obrazovanija : sbornik nauchnyh trudov po materialam mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoj konferencii: v 8 chastjah, 2013. – S. 96–98.
4. Rustamova I. T. O konceptual'noj modeli sistemy upravlenija nematerial'nymi aktivami predpriyatij sfery uslug // Jekonomika i predprinimatel'stvo. – 2014. – № 1-2 (42-2). – S. 597–604.
5. Solov'ev E. N., Vlasov A. V. Mezhfirmennaja kooperacija kak mehanizm formirovanija i razvitiya predprinimatel'skih setej v Rossii // Nauka i obrazovanie v XXI veke : sbornik nauchnyh tru-

- dov po materialam mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii: v 34 chastjah. – 2013. – S. 152–160.
6. Harlamova Ju. A. Rol' zheleznodorozhnogo kompleksa v realizacii innovacionnoj politiki Rossii // Vestnik transporta. – 2012. – № 5. – S. 2–6.
 7. Oficial'nyj internet resurs Pervogo kanala. URL: <http://www.1tv.ru/news/polit/277109> (data obrashhenija 13.02.2016 goda).
 8. Internet portal «Gazeta.ru». URL : <http://www.gazeta.ru/business/2016/02/11/8068745.shtml> (data obrashhenija 13.02.2016 goda).
 9. Oficial'nyj internet resurs OAO «RZhD». URL: http://pass.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5302 (data obrashhenija 13.02.2016).

© Vlasov A. V., 2016