

DIRECTIONS OF IMPROVEMENT OF THE ORGANIZATION OF CUSTOMS CONTROL OF GOODS, MOVED THROUGH THE CUSTOMS BORDER OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION BY RAILWAY

The article provides an analysis of the movement of goods by the member states of the Eurasian Economic Union by various means of transport, as well as the main problems and directions for improving the organization of customs control of goods transported across the customs border of the Eurasian Economic Union by railway.

Получено 09.10.2019

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 12. Гомель, 2019**

УДК 656.224(-214)

Л. К. ЭГЕРМАН, д-р экон. наук, профессор

Ю. Н. ДРАНЧЕНКО

А. В. АСТАФЬЕВ

Российский университет транспорта (МИИТ)

ГОРОДСКИЕ, ПРИГОРОДНО-ГОРОДСКИЕ И ПРИГОРОДНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ В КРУПНЫХ ГОРОДАХ, МЕГАПОЛИСАХ И ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЯХ

Показана роль рельсового транспорта в обеспечении пассажирских перевозок в системе «город – пригород», раскрыты преимущества железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным, а также социальный, промышленный и экологический эффекты создания городских железных дорог.

Транспортное обслуживание населения крупных городов, городских агломераций и мегаполисов приобрело проблемный характер во многих странах мира, включая Россию, так как сегодня в пригородных зонах население испытывает растущие трудности при поездке к месту работы и в обратном направлении.

Это происходит по различным причинам [2, 3]:

- повышение дальности передвижений и частоты поездок;
- неконтролируемый рост парка личного автотранспорта;
- концентрация населения в крупных городах;
- недостаточное внимание к развитию массового общественного пассажирского транспорта, особенно рельсового – метрополитена, трамвая, внутригородского и пригородного железнодорожного транспорта.

Пригородные пассажирские перевозки в России долгое время осуществлялись дирекциями по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении (ДОППриг) – филиалов ОАО «РЖД». В начале 2000-х годов дирекции стали преобразовываться в пригородные пассажирские компании (ППК) – дочерние предприятия ОАО «РЖД».

В настоящее время на сети функционируют 26 ППК, созданных как открытые акционерные общества с участием наиболее финансово обеспеченных субъектов Федерации с высокой транспортной подвижностью и платежеспособностью населения. Зачастую их деятельность носит показательный, рекламный характер. В большинстве случаев компании оказывают аутсорсинговые услуги по продаже билетов в стационарных кассах и поездах, контролю безбилетного проезда, сопровождению, уборке и экипировке подвижного состава, управлению торговлей на вокзалах и привокзальных площадях, а также занимаются сопутствующими видами бизнеса. Все созданные пригородные компании являются дочерними обществами ОАО «РЖД» и по существу полностью от него зависят.

С ростом парка индивидуального автомобильного транспорта во многих странах ещё в 20–30-х годах прошлого столетия трамвайные линии были демонтированы, а на их месте были проложены городские автомагистрали. Это явление продолжалось вплоть до 90-х годов XX века.

Данная тенденция была опасной, и специалисты это осознавали. Поэтому они старались предложить новые инженерные решения, возможно даже проложить внутригородские железнодорожные (ж.-д.) диаметры, пересекающие городскую застройку. Такая инновация появилась изначально на западе, и, надо сказать, весьма удачно: благодаря этому была обеспечена высокая пропускная способность, беспересадочность, а также высокая скорость сообщения и достаточная дешевизна услуг.

Однако наземное расположение автомобильных трасс влияет на городскую застройку, требует реконструктивных решений, сооружения дорогостоящих путепроводных развязок, из-за которых увеличиваются пробег городского транспорта и, соответственно, время на поездки пассажиров.

В российских городах доля внутригородских перевозок ж.-д. транспортом не превышает 2–3 %. В других странах данный показатель значительно выше. Это можно объяснить недостаточным развитием путевой инфраструктуры железных дорог. Они в России совмещаются на одной паре главных путей всех видов грузового и пассажирского движения.

Развитие новых видов транспорта, в том числе монорельсового и беспилотного, в ближайшем будущем едва возможно, чтобы оказать действительно серьезную поддержку в освоении пассажиропотоков традиционному городскому и пригородному транспорту.

Если оценить все достоинства и недостатки железнодорожного транспорта, то необходимо отметить, что целесообразно отказаться от предпочтения

пригородного сообщения между городом и ближайшими пригородами городскому, а не железнодорожному транспорту. Это возможно за счет устройства для пригородного сообщения отдельных электрифицированных линий облегченных типов, а не укладки параллельных трех и четырех путей.

В настоящее время данные позиции устарели в теории, а также отвергнуты и в практике эксплуатации железнодорожных устройств в узлах.

«Стратегия развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года», которая утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. №877-р, намечает увеличение объемов перевозок пассажиров железнодорожным транспортом лишь в 2030 году на 16,3 % к уровню 2010 г. (с 1367 до 1590 млн чел.), а пассажирооборота на 27,8 % – с 181,0 до 231,3 млрд пассажиропотоков. В отправлении пассажиров, как и прежде, будут преобладать пригородные перевозки (90 %) [2, 3, 6, 8].

В настоящее время отношение к рельсовому транспорту в нашей стране изменяется в лучшую сторону. Реализуются и разрабатываются проекты прокладки внутригородских железнодорожных диаметров с использованием существующих внутриузловых ходов и соединений. Благодаря этому обеспечивается высокая провозная способность, беспересадочность сообщений в зоне «город – пригород», а также высокая скорость сообщения и достаточная дешевизна пассажирских перевозок.

В основу Концепции развития пригородного и пригородно-городского железнодорожного транспорта должен быть положен комплексный подход. Это рационализация существующих технологий, целенаправленность с учетом необходимости использования преимуществ железнодорожного транспорта. На это указывали основоположники науки о станциях и узлах В. Н. Образцов, С. В. Земблинов, Ф. Т. Шаульский, В. Д. Никитин и другие отечественные ученые, а также многие наши коллеги, которые работали и продолжают работать в МИИТе (Б. Ф. Шаульский, Ю. О. Пазойский, С. П. Вакулenco, В. А. Шаров, В. И. Апатцев и другие) [1].

Как показало исследование, городское население России начинает увеличиваться, повышается его концентрация в больших городах и городских поселениях. Долгое время в выборе стратегии развития рельсового транспорта и создания на его основе коммуникационного каркаса в городах и пригородных зонах должное внимание не уделялось, несмотря на серьезные преимущества железных дорог. Пассажирские перевозки и пассажирооборот железнодорожного транспорта падали [5].

Основные преимущества железнодорожного транспорта в городском сообщении по сравнению с другими видами наземного транспорта проявляются:

– в возможности организации беспересадочных сообщений в зоне «город – пригород», одновременно обеспечивающих разгрузку привокзальных площадей и маршрутов городского транспорта;

- минимальной потребности в территориях, необходимых для размещения путевой инфраструктуры;
- более высоком уровне безопасности движения поездов;
- более высокой надежности и регулярности сообщений благодаря малой зависимости рельсового транспорта от погодных условий;
- возможности выполнения пассажирских перевозок по твердым графикам и расписаниям движения;
- двух-трёхкратном повышении эксплуатационной скорости движения электропоездов по сравнению с трамваем, троллейбусом и автобусом;
- меньших эксплуатационных расходах и меньшей себестоимости перевозки пассажиров;
- минимальном отрицательном влиянии на окружающую среду по сравнению с автомобильным транспортом.

Вместе с тем наземное расположение железнодорожных линий расчленяет планировочную структуру города, делает ее менее удобной для организации транспортных связей и требует сооружения дорогостоящих путепроводных развязок. Наземные железнодорожные линии при отсутствии достаточного количества путепроводных развязок увеличивают пробеги городского уличного транспорта.

Наметившийся курс на дальнейшую концентрацию населения в городах с миллионным населением убеждает в необходимости, с одной стороны, внесения определенных коррективов в этот курс, а с другой – поиска новых проектно-плановых и инженерных решений с использованием железных дорог.

Исследование показало, что в мире только рельсовые сети, состоящие из пригородных железнодорожных линий, метрополитенов и скоростного трамвая считаются перспективными. Это было зафиксировано ещё в 1989 г. на конгрессе Международного Союза предприятий общественного транспорта. Эта обоснованная рекомендация, которая слабо учитывается в российских проектах и программах развития транспорта [5, 8].

Транспортная политика России в области пригородных железнодорожных перевозок становится похожей на западноевропейскую, особенно германскую. Рыночные реформы на отечественных железных дорогах осуществлялись по схемам, принятым в странах Европейского союза.

По результатам анализа сделан вывод о целесообразности использования в России прогрессивного опыта в эксплуатации железных дорог, накопленного в различных странах мира, в частности Германии.

Необходимо также учитывать в полной мере особенности нашей сети и состояние инфраструктуры пассажирского пригородного комплекса в условиях создания пассажирских пригородных компаний. В собственность этих компаний должна постепенно переходить и часть путевой инфраструктуры

холдинга ОАО «РЖД» как в черте города, так в пригороде с образованием городских железных дорог по типу Германии.

Концепция создания интегрированных сетей пригородно-городского пассажирского комплекса с использованием путевой инфраструктуры ОАО «РЖД», прежде всего, рассматривает основные теоретические вопросы, связанные с организацией перевозок и повышением пропускной способности железнодорожных внутриузловых ходов и соединений, их более полное и эффективное использование для пассажирских перевозок в зоне «город – пригород». Кроме того, в Концепции показана объективная необходимость модернизации крупнейших железнодорожных узлов страны с ориентацией их на массовые перевозки пассажиров как внутри города, так и в пригородных зонах [4].

В результате реализации Концепции:

- 1) сократится загрязнение воздушного бассейна в зоне «город – пригород», а также снизится уровень шума и вибрации, что улучшит экологию этой зоны;
- 2) повысится пропускная способность железнодорожной сети, расположенной в черте города, что улучшит качество пассажирских перевозок;
- 3) быстро и эффективно решится вопрос пропускной способности наиболее важных железнодорожных узлов.

С этой целью предложена «дорожная карта» решения этих задач.

Необходимо, прежде всего, ускорить строительство обходных путей транспортных узлов, а также спрямляющих линий, протяженностью от 20 до 80 километров, для отклонения на эти линии транзитного грузового движения.

В ряде крупных транспортных узлов такие обходы уже имеются, но они нуждаются в модернизации. Понадобится их переустройство в двухпутные, а также развитие станций в увязке с планами развития пассажирских пригородных компаний.

Для осуществления мероприятий по повышению качества обслуживания населения страны железнодорожным городским, пригородно-городским и пригородным транспортом необходимо:

- а) произвести экспертную оценку современного состояния внутригородских и пригородных участков железных дорог во всех больших городах страны;
- б) разработать Программу переустройства рельсового транспорта больших городов страны на уровне ТЭО с определением необходимых для этого затрат и ожидаемого технико-экономического, социального и экологического эффектов;
- в) развернуть научные исследования с оценкой возможности полного использования наземных железных дорог для удовлетворения потребностей населения в городском и пригородном транспорте;
- г) в Программах технического перевооружения и развития железных дорог РФ наметить мероприятия по магистральной городскому транспорту

значимых промышленных и административных центрах страны на базе электрифицированных наземных линий и метрополитенов с созданием единых сетей рельсового транспорта и организаций беспересадочных сообщений в зоне «город – пригород». Данные мероприятия дадут возможность перейти к проектированию по конкретным железнодорожным узлам.

При реализации предлагаемой Концепции увеличения перевозочного потенциала железных дорог в зоне «город-пригород» возникает проблема: на какие уровни пропускной способности, скорости и интервалы движения можно рассчитывать в перспективе?

Чтобы получить ответ на данные вопросы, авторами рассмотрены отличительные особенности крупных узловых пунктов железнодорожной сети.

Предложена методика расчетов, которая учитывает условия движения поездов по рельсовой колее с учетом мощности тяги, величины ускорения и замедления при торможении, длины поездов разных категорий и другие факторы.

Оптимальные значения параметров движения поездов по критерию «максимум пропускной способности» получены на основании законов механики, а не стоимостных расчётов, например, по методике ЮНИДО и других аналогичных методик.

Рассмотрен ряд важных организационно-управленческих вопросов, связанных с функционированием пригородных пассажирских компаний. Реализация разработанной Концепции развития пассажирских перевозок в системе «город – пригород» зависит от эффективности итогов реформирования пригородного железнодорожного транспорта с образованием пригородных пассажирских компаний.

Как показало исследование, при завершении перехода к целевому состоянию пригородного пассажирского комплекса особого внимания заслуживает координация деятельности основных субъектов управления, от которых во многом зависит реализация предлагаемых мероприятий.

Это связано с совершенствованием нормативно-правовой базы, запуском полномасштабной системы составления планов финансирования и организации заказов на перевозки пассажиров со стороны субъектов Российской Федерации, тарифным регулированием и другими задачами.

Важно обеспечить пригородные пассажирские компании собственной производственной базой: подвижной состав, технический и ремонтный контроль, другое имущество, в том числе путевая инфраструктура в зоне «город – пригород».

Развитие сети наземного железнодорожного транспорта в зоне «город – пригород» позволит реструктуризировать пассажирский комплекс ОАО «РЖД», обеспечить пригородные пассажирские компании собственной инфраструктурой, что позволит им успешно развиваться в будущем. Однако добиться полной самоокупаемости пригородных пассажирских компаний вряд ли удастся [6, 7].

В мировой практике пригородный транспорт не рассматривается как коммерческий вид деятельности. Эта особенность определяет подход к оценке социально-экономической эффективности пригородных пассажирских компаний.

Оценить эффективность рельсовых сетей в зоне «город – пригород» нельзя каким-то одним показателем и сделать выбор наилучшего решения по какому-то одному критерию. Однако сегодня научную ценность представляет такой критерий, как общественная производительность труда, предложенный в своё время Институтом комплексных транспортных проблем. Это не рост ВВП, а нечто более существенное, хотя и измеряется в денежной форме.

Транспортное облуживание в технико-экономических расчетах выступает как важный фактор роста общественной производительности труда.

Объективно оценивая все преимущества и недостатки железнодорожного обеспечения транспорта, надо признать, что настало время отказаться от принятого когда-то и устаревшего принципа – пригородного сообщения между городом и ближайшими пригородами не железнодорожным транспортом.

В современных условиях такой подход, основанный на ведомственных интересах, не только устарел в теоретическом отношении, но и отвергнут практикой развития железнодорожных устройств в узлах за истекшие десятилетия. Тем более в перспективе концепция сохранения в городах изолированных транспортных систем не может считаться сколько-нибудь обоснованной.

Разработанная авторами Концепция улучшения пассажирских сообщений в зоне «город – пригород» как проект создания в 13 крупнейших городах и городских агломерациях России интегрированных сетей рельсового транспорта (городских железных дорог) также нуждается в государственной поддержке из средств федерального, региональных и муниципальных бюджетов – на первых парах для разработки технико-экономических обоснований (ТЭО) по каждому городу. На основании разработанных ТЭО можно подготовить Федеральную целевую программу «Городские железные дороги России», рассмотреть и утвердить её основные положения на уровне Правительства РФ и приступить к конкретному проектированию.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Вакуленко, С. П. Обзор и анализ научных исследований пассажирских перевозок в мегаполисной системе «город-пригород» / С. П. Вакуленко, Ю. Н. Дранченко, П. В. Куренков // Вестник транспорта. – 2016. – № 9. – С. 37–42 (нач.); 2016. – № 10. – С. 37–44 (оконч.).

2 Дранченко, Ю. Н. Железная дорога в городе / Ю. Н. Дранченко // Железнодорожный транспорт. – 2013. – № 12. – С. 81–84.

3 **Дранченко, Ю. Н.** Проект «Городские железные дороги России» / Ю. Н. Дранченко // Вестник транспорта. – 2014. – № 5. – С. 5–10 (нач.); 2014. – № 6. – С. 6–11 (оконч.).

4 **Дранченко, Ю. Н.** Концепция организации пассажирских железнодорожных перевозок в мегаполисной системе «город-пригород» / Ю. Н. Дранченко // Вестник транспорта. – 2018. – № 3. – С. 9–16.

5 **Дранченко, Ю. Н.** Опыт и перспективы организации пригородных пассажирских перевозок ж.-д. транспортом в городах России / Ю. Н. Дранченко // Транспорт: наука, техника, управление : сб. ОИ / ВИНТИ. – 2015. – № 11. – С. 75–83.

6 **Куренков, П. В.** Проблема безубыточности пригородных перевозок / П. В. Куренков, Ю. Н. Дранченко // Экономика железных дорог. – 2016. – № 2. – С. 35–41.

7 **Куренков, П. В.** Проблема правового обеспечения пригородных перевозок / П. В. Куренков, Ю. Н. Дранченко // Экономика железных дорог. – 2016. – № 3. – С. 12–16.

8 **Куренков, П. В.** Научно-методические рекомендации по решению первоочередных задач для пассажирских перевозок в системе «город – пригород» / П. В. Куренков, Ю. Н. Дранченко, С. А. Волкова // Транспорт: наука, техника, управление. – 2016. – № 1. – С. 4–12.

L. EGERMAN, Grand PhD, Professor

Y. DRANCHENKO

A. ASTAFIEV

Russian University of Transport

CITY, SUBURBAN AND SUBURBAN PASSENGER TRANSPORTATION IN LARGE CITIES, MEGALOPOLISES AND URBAN AGGLOMERATION

The article shows the role of rail transport in the provision of passenger traffic in the city-suburb system, discloses the advantages of rail transport compared to road transport, as well as the social, industrial and environmental effects of creating urban railways.

Получено 22.09.2019