

транспорта в транспортном обслуживании регионов, а также создает условия для применения мер государственного регулирования по поддержке и развитию железной дороги, устойчивому обеспечению перевозки пассажиров и грузов.

#### Список литературы

- 1 Государственная программа «Транспортный комплекс» на 2021–2025 годы : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 23.03.2021 г. № 165.
- 2 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь от 06.01.1999 г. № 237–3.
- 3 Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках : Закон Респ. Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-3.
- 4 Об основах транспортной деятельности : Закон Респ. Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-3.

УДК 656.025.2

### ПЕРСПЕКТИВЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ЗОНЕ «ГОРОД-ПРИГОРОД»

*П. В. КУРЕНКОВ, Н. С. ДРАНЧЕНКО*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

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

В 2008 г. правлением ОАО «Российские железные дороги» была принята концепция программы развития пассажирских перевозок до 2015 г. Цель программы – вывести пассажирские перевозки в пригородном сообщении к 2012 г. на уровень безубыточности, а в дальнейшем сделать их рентабельными.

В настоящее время на сети работают ППК, созданные как открытые акционерные общества с участием наиболее финансово обеспеченных субъектов Российской Федерации с высокой транспортной подвижностью и платежеспособностью населения. 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.

В настоящее время состояние пригородного пассажирского комплекса в целом характеризуется следующими признаками:

- созданы условия для развития конкуренции на рынке пригородных перевозок;
- пригородные пассажирские компании – дочерние общества ОАО «РЖД» могут устойчиво осуществлять, как минимум, безубыточную хозяйственную деятельность и могут обладать на праве собственности имуществом, необходимым для перевозок;
- созданы условия для равноправного доступа перевозчиков к производственным мощностям по ремонту подвижного состава;
- обеспечены достаточный объем субсидирования пригородных перевозок из региональных и федерального бюджетов, условия для создания пригородных пассажирских компаний – ДЗО ОАО «РЖД» как с долевым участием регионов, так и ДЗО, в которых ОАО «РЖД» владеет 100 % – 1 акцией, а также частных пригородно-городских пассажирских компаний;
- полигоны, обслуживаемые пригородными пассажирскими компаниями, определяются на основе не только регионального и технологического принципов, но и принципа тяготения пассажиропотоков.

Учитывая многочисленность ППК, трудности перехода к децентрализованной компенсации затрат на социально-значимые перевозки, необходимость совершенствования нормативно-правовой

базы регулирования пригородных пассажирских перевозок и выделения хозяйствующих субъектов, целесообразно формирование новой системы управления, обеспечивающей безопасность, устойчивость и эффективность производственной деятельности ППК, высокое качество транспортных услуг в пригородном пассажирском сообщении.

Опыт ведущих стран мира по структурному реформированию пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, анализ реформирования российских компаний в других отраслях экономически убеждают в эффективности создания в крупных компаниях централизованного органа управления большим количеством однопрофильных филиалов (дочерних обществ). Как правило, такой централизованный орган создается в форме структурного подразделения (филиала) или управляющей компании. Существует объективная необходимость в создании такого органа и для управления пригородным пассажирским комплексом ОАО «РЖД». При этом потребуются расширение функций ППК – возложение на них обязанностей повышения качества обслуживания населения не только в пригородном, но и в городском сообщении.

В эффективности железнодорожного пригородно-городского пассажирского транспорта убеждает положительный опыт ряда зарубежных стран, где такие системы уже созданы и успешно эксплуатируются (США, ФРГ, Англия, Франция, Япония и др.). Формирование сетей общественного пассажирского транспорта, объединяющего функции городских и пригородных путей сообщения, практически во всех странах мира базировалось на использовании существовавших ранее в черте города и пригородов железнодорожных линий (магистральных внутриузловых ходов, пригородных участков, подъездных путей промышленности). Опыт показал возможность реализации на таких сетях высокой пропускной и провозной способности.

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

- возможность организации беспересадочных сообщений в зоне «город-пригород», одновременно обеспечивающих разгрузку привокзальных площадей и маршрутов городского транспорта;
- минимальная потребность в территориях, необходимых для размещения путевой инфраструктуры;
- более высокий уровень безопасности движения поездов;
- более высокая надежность и регулярность сообщений благодаря малой зависимости рельсового транспорта от погодных условий;
- возможность выполнения пассажирских перевозок по твердым графикам и расписаниям движения;
- двух-трёхкратное повышение эксплуатационной скорости движения электропоездов по сравнению с трамваем, троллейбусом и автобусом;
- меньшие эксплуатационные расходы и меньшая себестоимость перевозки пассажиров;
- минимальное отрицательное влияние 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.

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 не только устарел в теоретическом отношении, но и был отвергнут практикой развития железнодорожных устройств в узлах за истекшие десятилетия. Тем более в перспективе концепция сохранения в городах изолированных транспортных систем не может считаться обоснованной.

#### Список литературы

- 1 Дранченко, Ю. Н. Организация пассажирских железнодорожных перевозок в мегаполисной системе «город-пригород»: дис. ... канд. техн. наук : 05.22.01 / Ю. Н. Дранченко. – М. : МИИТ, 2019. – 248 с.

2 **Куренков, П. В.** Железная дорога в городе: за и против / П. В. Куренков, Ю. Н. Дранченко // Транспорт: наука, техника, управление // ВИНТИ. – 2014. – № 1. – С. 26–34.

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

4 **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.

УДК 656.13

## **ПРОБЛЕМЫ РАЗМЕЩЕНИЯ ВЫДЕЛЕННЫХ ПОЛОС ДЛЯ МАРШРУТНОГО ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

*ЛЮ ЮЙВЕЙ, С. В. СКИРКОВСКИЙ, Д. В. КАПСКИЙ*  
*Белорусский национальный технический университет, г. Минск*

Приоритетное движение маршрутных пассажирских транспортных средств (МПТС) организуют с целью уменьшения затрат времени пассажиров на поездки с использованием маршрутного пассажирского транспорта (МПТ), повышения эффективности использования МПТС, формирования оптимальной структуры транспортного потока на городской дорожной сети, повышения безопасности движения на маршрутах следования и, как следствие вышесказанного, повышения привлекательности МПТ для пассажиров [1–3].

Мероприятия по организации приоритетного движения МПТ по дорожной сети предусматривают комплексные планировочные и организационные решения, основанные на обследовании дорожных условий, характеристик транспортных и пешеходных потоков.

Приоритет движения МПТ может быть обеспечен выделением обособленных полос на проезжей части. Обустройство выделенных полос для маршрутного пассажирского транспорта (МПТ) – правильное и своевременное решение, направленное на повышение мобильности и эффективности транспортной системы современного города. Вместе с тем в процессе проведения натурных обследований и экспериментальных исследований условий движения МПТ выявляются проблемы устройства выделенных полос. Выявленный комплекс проблем можно разделить на общесистемные и организационно-планировочные проблемы [4, 5].

К первой группе можно отнести бессистемность и хаотичность сети выделенных полос, дублирование линий метрополитена и необходимость планировочных решений по изменениям улично-дорожной сети. Ко второй группе относятся необходимость проведения ряда планировочных решений по уширению и обустройству левоповоротных и правоповоротных полос; координация работы светофорных объектов в пределах сети МПТ; организация пешеходных переходов, регулируемых и скоординированных по всей магистрали в единый план координации с обеспечением приоритетного движения МПТ; оптимизация размещения остановочных пунктов для уменьшения задержек движения МПТ и обустройство правоповоротных съездов; организация движения с боковых съездов с исключением правоповоротного движения «сразу – в крайнюю левую полосу» и обеспечение безопасного и комфортного «встраивания» в поток при наличии на сети заездных карманов ОП МПТ следует их делать шириной не менее 3 м [5–7].

Увеличение скорости сообщения маршрутного транспорта за счет организации движения по выделенным полосам позволит повысить привлекательность маршрутного пассажирского транспорта и будет способствовать выбору этого вида транспорта как средства передвижения.

Однако отсутствие системности в применении мероприятий (отсутствие перехватывающих парковок и неудобная билетная система) не привели к существенному улучшению работы всей системы наземного маршрутного пассажирского транспорта в крупнейших городах страны (Минск, Гомель). Отказаться от личного автомобиля в пользу общественного транспорта пассажиры все еще не готовы. На некоторых участках (например, по ул. Притыцкого, пр-ту Независимости в Минске) введение выделенных полос ухудшило и без того непростую дорожную ситуацию, т. к. способствовало занятию личным транспортом полос, предназначенных для МПТ, поскольку нет должного контроля их занятости, особенно на ненагруженных участках движения МПТ при загрузке всех по-