

Секция «Правовые проблемы государственного и муниципального управления»

## **Проблемные вопросы развития пригородных пассажирских перевозок в Российской Федерации**

**Научный руководитель – Ганин Игорь Олегович**

***Батуева Дарья Владимировна***

*Студент (магистр)*

Пермский государственный национальный исследовательский университет,  
Историко-политологический факультет, Пермь, Россия

*E-mail: dashabat3@rambler.ru*

С 2006 года, в рамках Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, ведется совместная работа ОАО «Российские железные дороги» и субъектов Российской Федерации по созданию самостоятельных пригородных пассажирских компаний в форме акционерных обществ, с целью обеспечить конкуренцию в данной сфере с их последующим выходом на безубыточный уровень [4]. В настоящий момент на территории страны создано 26 пригородных пассажирских компаний, в подавляющем большинстве которых структура уставного капитала в основном состоит из 51% ОАО «РЖД» и 49% участия субъекта [9].

В соответствии с тем, что обеспечение пригородных пассажирских перевозок относится к ведению субъектов РФ, их безубыточность должна обеспечиваться из бюджета соответствующего уровня путем предоставления субсидии на возмещение недополученных доходов, возникающих вследствие государственного регулирования тарифов [5]. В 2017 году выпадающие доходы всех пригородных пассажирских компаний в РФ России составили более 13,9 млрд. рублей, при предусмотренных субсидиях на компенсацию потерь в доходах по пригородным перевозкам в размере 9,8 млрд. рублей или 82% от необходимой суммы [7]. В ходе исследования автором был выявлен ряд проблем, препятствующих эффективному функционированию системы пригородных пассажирских перевозок в нашей стране.

Во-первых, отсутствуют нормативные правовые акты, которые бы регулировали пригородные пассажирские перевозки в Российской Федерации [3]. Все требования, предъявляемые к пригородным перевозчикам железнодорожным транспортом, приравнены к требованиям к перевозчикам, которые осуществляют прямые (дальние) пассажирские перевозки.

Во-вторых, наблюдается проблема законодательного ограничения скорости и дальности следования пригородных пассажирских поездов, действующего с 2007 года [6]. Эти ограничения не позволяют компаниям открывать дополнительные маршруты, востребованные населением.

В-третьих, большинство пригородных пассажирских компаний не обладает имущественным комплексом, необходимым для организации пригородных пассажирских перевозок. Пригородные компании арендуют подвижной состав, в т.ч. услуги по его техническому обслуживанию и экипировку у ОАО «РЖД» [2], что приводит перевозчиков в прямую зависимость от ценовой и тарифной политик ОАО «РЖД».

В-четвертых, высокая социальная значимость пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом не позволяет субъектам РФ исключать из регионального заказа на пригородные пассажирские перевозки убыточные маршруты. Данная проблема активно обсуждалась на федеральном уровне, в частности Президентом РФ, в 2013 году, когда отмена большого числа пригородных маршрутов в связи с их нерентабельностью в субъектах РФ обернулась серьезной социальной и экономической проблемой [1];

В-пятых, при ежегодном повышении объема расходов на основное производство, общепроизводственные и общехозяйственные расходы пригородных пассажирских компаний, с 2012 года наблюдается стабильное снижение количества перевезенных пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования в пригородном сообщении, что приводит к снижению доходов компаний от основного вида деятельности [8]. Данная тенденция крайне негативно сказывается на финансовом состоянии компаний, их возможности к развитию.

Исходя из результатов проведенного исследования можно сделать вывод, что реформа железнодорожного транспорта в части, касающейся пригородного сообщения, не была доведена до логического завершения. В настоящий момент необходимо совершенствовать федеральное законодательство, прорабатывать механизмы и финансовые инструменты, стимулирующие развитие пригородных пассажирских железнодорожных перевозок, развитию конкуренции в данной сфере.

### Источники и литература

- 1) Колин А.В. Актуальность системных преобразований в пригородных железнодорожных перевозках // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. СПб. 2015. №1 (56). С. 7-11.
- 2) Лякина М. А., Волкова Е. М. Формирование механизма управления пригородной пассажирской компанией // Известия Петербургского университета путей сообщения. СПб. 2011. №4. С. 186-193.
- 3) Плахотич С.А. Проблемы и пути решения регулирования пригородных железнодорожных пассажирских перевозок в городских агломерациях // Инновационный транспорт – 2016: специализация железных дорог. Материалы Международной научно-технической конференции, посвященной 60-летию основания Уральского государственного университета путей сообщения. Екатеринбург. 2016. С. 1068-1075.
- 4) Постановление Правительства Российской Федерации от 18.05.2001 N 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» // СПС «Гарант»
- 5) Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 г. N 950 «Об участии органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области государственного регулирования тарифов в осуществлении государственного регулирования и контроля деятельности субъектов естественных монополий» // СПС «Гарант»
- 6) Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 18 июля 2007 года N 99 «О критериях определения категорий поездов для перевозки пассажиров в зависимости от скорости их движения и расстояния следования» // СПС «Гарант»
- 7) Протокол заседания Правительственной комиссии по транспорту от 5.12.2017 г. N 6, М.
- 8) [www.gks.ru](http://www.gks.ru) (Федеральная служба государственной статистики)
- 9) [www.rzd.ru](http://www.rzd.ru) (ОАО «Российские железные дороги»)