(cc) BY

Панкова Мария Павловна
студентка
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
университет путей сообщения»
г. Екатеринбург, Свердловская область

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ НА МАРШРУТЕ ЕКАТЕРИНБУРГ – ШАЛЯ – ЕКАТЕРИНБУРГ

Аннотация*: в статье описываются результаты предпринятого исследования, а также выявлены актуальные проблемы и основные задачи развития железнодорожного пригородного сообщения в современных условиях.*

Ключевые слова*: пригородная пассажирская компания, пригородный транспорт, пригородное сообщение, свердловская пассажирская компания.*

В современных условиях развитие пригородного сообщения имеет большую значимость в транспортной системе РФ, потому как огромное количество людей регулярно пользуются услугами пригородного железнодорожного транспорта. В области железнодорожного транспорта функционируют пригородные пассажирские компании – ППК (открытые акционерные общества с участием ОАО «РЖД» и субъектов РФ).

К сожалению, наличие определенных проблем в функционировании ППК усиливает непопулярность электричек среди пассажиров общественного транспорта и делает комплекс инвестиционно непривлекательным. Этот комплекс необходимо совершенствовать и развивать, так как пригородные железнодорожные перевозки играют существенную роль в экономике страны, выполняя такие функции, как: обеспечивают свободу передвижения граждан, способствуют развитию рынка труда, развивают зоны экономической эффективности, способствуют активной застройке отдаленных районов [1].

Основные достоинства пригородных пассажирских перевозок – это, например, их доступность, массовость, всепогодность эффективность экологичность,

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

безопасность и регулярность. Доступный пригородный железнодорожный транспорт решает важные государственные и социальные задачи, обеспечивая мобильность населения, развитие экономики и рынка труда [2].

Мною был выбран участок пригородного сообщения Екатеринбург-Шаля-Екатеринбург. Расстояние между пунктами 122 км. Данный участок обслуживает Свердловская пригородная пассажирская компания. Из Шали каждый день, 6 раз в день электрички доставляют пассажиров до Екатеринбурга, цена билета 139 рублей. Я провела анкетирование постоянных пассажиров (20 человек), которые совершают очень часто поездки на данной электричке, с целью выявления проблем на данном участке.

На вопрос «Цель поездки до Екатеринбурга?» Самый большой % (70%) присутствует у показателя «поездка на учебу». Это связано с тем, что большое количество студентов из Шали учатся в Екатеринбурге, и ежедневно пользуются данным видом транспорта, так же мы можем увидеть, что у показателя «работа» 20% участников анкетирования используют транспорт для поездки на работу, 5% составляют люди, которые посещают городскую больницу и 5% используют электропоезд в качестве поездки для проведения досуга.

«Все ли устраивает вас в данном поезде?» Большое количество людей (60%) ответили, что недовольны электропоездом, 40% довольны. Задав следующий вопрос, мы сможем узнать каковы причины этого недовольства.

Большой % причин, по которым пассажиров не устраивает данный электропоезд – это недостаточное количество вагон, иногда, людям приходится стоять во время движения транспорта. Также основной проблемой можно выделить неудобное время движения данной электрички.

Из данного анкетирования можно выделить ряд проблем, которые существуют на участке Екатеринбург-Шаля-Екатеринбург.

Наиболее важные проблемы, существующие на данном маршруте это: недостаточное количество вагонов для передвижения пассажиров. Зачастую, приходится наблюдать, как большему количеству людей, не успевших занять себе ме-

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

сто, приходится стоять в проходе при движении электрички, как правило, на данный участок выделяют 4 вагона; неудобное время движения электрички, часто можно слышать от людей, что они едут в это время потому, что если они поедут позже, то могут не успеть куда им надо, приходится ехать в такое время и ждать; не комфортные условия для передвижения.

Выявленные проблемы требуют пересмотра подходов к системе «жизнедеятельности» пригородных перевозок, необходимо добиваться эффективного использования ресурсов и улучшать участок в целом [3].

Стоит отметить, что пригородный транспорт поддерживается органами власти. Специалисты отмечают, что обеспечить безубыточность ППК исключительно усилиями менеджмента, без государственной поддержки, невозможно. Во всех странах государство в разной степени и на разных уровнях выполняет контроль, допуск к перевозкам и финансирование пригородных перевозок.

Мировой опыт организации пригородных перевозок подтверждает наличие государственной поддержки как основного принципа построения и функционирования ППК [4]

Перспективы развития пригородного пассажирского комплекса существуют. Для того чтобы четко представить стратегию развития пригородных перевозок на участке Екатеринбург-Шаля-Екатеринбург, я выделила ряд приоритетных задач: улучшение условий для передвижения пассажиров в электропоезде; оптимизации расписания движения; модернизация продажи билетов; как стало известно, в 2016 году планируется запустить «Ласточку» на данный участок, как было сказано, до Шали она пока не доедет, а будет доходить до немало важной станции Кузино [4]; запуск скоростных электричек (Парма).

Реализация приведенных задач должна привести к безубыточности работы пригородного комплекса за счет оптимизационных мер и доступности электрички для пассажиров.

Целью моего исследования выступали проблемы и перспективы, существующие на маршруте Шаля-Екатеринбург.

Content is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)

В завершение можно сделать вывод, что для эффективного функционирования системы пригородного сообщения необходимо: проводить рациональную государственную политику в области организации транспортного обслуживания в пригородном железнодорожном сообщении в части определения объема маршрутной сети и уровня тарифов для граждан [5]; инициировать увеличение составности пригородных поездов на востребованных направлениях. Субъекты Российской Федерации должны принять все меры, чтобы не допустить ухудшения транспортного обслуживания населения.

Список литературы

1. Обухова О.В. Экономический анализ деятельности региональных структур железнодорожного транспорта в условиях внедрения инноваций / О.В. Обухова, Ю.А. Пикалин, С.В. Рачек // Научные проблемы транспорта Сибири и Дальнего Востока. – 2012. – №1. – С. 131–133.

2. Морозова Е.Н. Человеческие ресурсы как фактор устойчивого развития организации: Дис. … канд. экон. наук. – Новосибирск: Сибирский государственный университет путей сообщения, 2012.

3. Журавская М.А. «Зеленая» логистика – стратегия успеха в развитии современного транспорта // Вестник Уральского государственного университета путей сообщения. – 2015. – №1 (25). – С. 38–48.

4. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://raexpert.ru/researches.ru

5. Герасимова Е.А. Анализ методов оценки конкурентоспособности предприятий / Е.А. Герасимова, А.Г. Мурзакова // Вестник СамГУПС. – 2016. – №1 (31). – С. 72–75.

Содержимое доступно по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 license (CC-BY 4.0)