РАЗВИТИЕ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ НА ОСНОВЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА И СОСТОЯНИЕ РЫНКА ТРУДА В УСЛОВИЯХ ИНТЕГРАЦИИ В РАМКАХ ЕАЭС И НЕСТАБИЛЬНОСТИ[1]

К.Х. Зоидов, зав. лабораторией ИПР РАН, к.ф-м.н., ст. научн. сотрудник
А.А. Медков, рук. центра, ведущий научный сотрудник ИПР РАН, к.э.н.
З.К. Зоидов, научный сотрудник ИПР РАН

Депонент Соционет, декабрь, 2016

Аннотация
В работе рассматриваются проблемы обеспечения трудовыми ресурсами российских транспортных коммуникаций, используемых, в том числе и для транзитных перевозок грузов и пассажиров, создание и реконструкция которых осуществляется на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП). Приведён анализ влияния модернизации транспортной системы страны, внедрения новых видов подвижного состава на рынок труда и социально-экономическую обстановку в целом и в региональном разрезе. Выявлена специфика трудовых отношений в различных видах транспорта. Особое внимание уделено анализу взаимного влияния инвестиционных проектов по развитию международных транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг», «Европа – Западный Китай», реализуемых на основе ГЧП, и ситуации на рынке труда, качества трудовых ресурсов, развития пассажирских перевозок, состояния малого (среднего) предпринимательства и уровня занятости в субъектах Российской Федерации.

Ключевые слова: *транспорт, коммуникация, трудовые ресурсы, занятость, рынок труда, железная дорога, пассажирская перевозка, малое и среднее предпринимательство, государственно-частное партнёрство, международный транспортный коридор*

Введение

Развитие транспортных коммуникаций является действенным инструментом реализации государственной экономической политики, оказывающим существенное влияние на рынки факторов производства: товаров (услуг), труда и капитала. В условиях финансово-экономического и кризиса и осложнения внешнеполитической обстановки особую значимость приобретают проблемы величины и качества трудовых ресурсов, уровня безработицы, оттока населения, прежде всего, высококвалифицированных специалистов из регионов Сибири и Дальнего Востока.

Именно через эти регионы проходит Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб) – главная транспортно-транзитная артерия России. Реконструкция и новое строительство, направленные на увеличение пропускной и провозной способности Транссиба, Байкало-Амурской магистрали (БАМ) и всего Восточного полигона российский железных дорог – первоочередное направление государственной экономической политики. Финансирование и реализация инвестиционных проектов по развитию железнодорожной инфраструктуры осуществляются на принципах государственно-частного партнёрства (ГЧП) с выделением средств из Фонда национального благосостояния (ФНБ).

Задача замены (дополнения) поступлений от экспорта углеводородов и других сырьевых ресурсов доходами от оказания транспортно-транзитных услуг в качестве существенной части благосостояния государства и населения не может быть решена без обеспечения основных элементов транспортно-коммуникационной системы страны качественными трудовыми ресурсами.

Необходимо обозначить направления повышения привлекательности высокопрофессиональных рабочих мест на объектах транспортной инфраструктуры в отдалённых областях национального экономического пространства, регионах со сложными условиями прожива-

[1]Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (проект № 15-06-06939 а).

ния, депрессивных территориях и территориях опережающего развития, указать на наиболее эффективные способы транспортного обеспечения вахтового метода работы и поддержания хозяйственного присутствия.

На развитие транспортно-транзитной системы России оказывает влияние динамика трудовой миграции на постсоветском пространстве, последствия экономического спада, введение Россией, странами Европейского Союза и др. государствами режима взаимных санкций, военно-политическое противостояние России и Украины, возникновение очагов нестабильности в Центральной Азии. Проблему надо рассматривать во взаимосвязи и с учётом развития транзитных направлений в странах-членах Евразийского экономического союза (ЕАЭС), реализацией китайского проекта Экономического пояса Шёлкового пути, а также инициатив других государств по созданию транзитного сектора экономики.

Задачами Главы являются:

- провести анализ состояния трудовых ресурсов, особенностей организации трудовых отношений и функционирования рынка труда в транспортно-дорожном комплексе по видам транспорта;
- выявить проблемы обеспечения трудовыми ресурсами реализации транспортно-транзитного потенциала России и осуществления долгосрочных инвестиционных проектов, реализуемых на основе ГЧП;
- указать на эффективные способы транспортного обеспечения межрегионального и межгосударственного перемещения трудовых ресурсов, нового жилищного строительства, а также маятниковой миграции вблизи крупных городов и внутри городских агломераций, решения проблем малых городов и депрессивных территорий;
- провести анализ негативных и неоднозначных последствия реализации в стране проектов создания высокоскоростных магистралей (ВСМ) на процессы трудовой миграции в условиях концентрации экономической активности в ограниченном количестве регионов и мест;
- обосновать необходимость строительства железнодорожной инфраструктуры, используемой как для высокоскоростного пассажирского сообщения, так и для пропуска ускоренных контейнерно-контрейлерных грузовых поездов;
- выявить транспортные факторы регионализации рынка труда, прежде всего, вследствие роста экономических проблем функционирования воздушного транспорта на фоне удорожания билетов на поезда, следующие в дальнем сообщении;
- выработать рекомендации по использованию различных видов транспорта для оказания туристических, рекреационных, медицинских, социальных и культурных услуг, сопровождающегося ростом занятости населения в соответствующих секторах экономики.

1. Специфика организации трудовых отношений и функционирования рынка труда в транспортно-дорожном комплексе по видам транспорта

1.1. Автомобильный транспорт

В России рынок перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом характеризуется недостаточной организованностью, наличием существенного теневого (серого) сектора, относительно низкими барьерами входа, трудностями налаживания системы контроля со стороны регулирующих органов государственной власти на разных уровнях.

Отсутствие отлаженной системы обучения, подготовки и переподготовки водителей автотранспортных средств ведёт к появлению ряда проблем на рынке труда в этом секторе экономики. В частности, ощущается *нехватка высококвалифицированных водителей*, подготовленных для работы на рынке международных автомобильных перевозок (МАП) и имеющих соответствующий опыт. В стране нет специальных учебных центров подготовки и повышения квалификации водителей для рынка МАП.

В этих условиях транспортные компании сами решают учебно-образовательные задачи, организуя внутрикорпоративные занятия и/или отправляя сотрудников в собственные (меж-

фирменные) учебные центры повышения квалификации. Чтобы иметь и содержать такие центры транспортные компании должны быть крупными, иметь долгосрочные стратегии развития и ответственно подходить к своей деятельности. Помимо прочего, крупная автотранспортная компания может закупить такую партию грузовых автомобилей, которая, согласно торговой политике поставщика, предполагает бонус в виде бесплатного обучения и повышения квалификации водителей.

Роль подобных стажировок трудно переоценить. Согласно исследованиям ведущих автопроизводителей, экономия топлива на 70% зависит от качества машины, а на 30% – от профессионализма водителя[2]. Несмотря на внедрение электронных средств контроля движения современных грузовых автомобилей (с использованием элементов искусственного интеллекта), они не могут полностью заменить человеческий фактор: интуицию водителя, его многолетний опыт, чувство дороги, профиля пути и т.д. Считается, что при прочих равных условиях опытный водитель может снизить расход топлива на 8-12%[3].

В этих условиях задача предпринимателей состоит в том, чтобы разработать и широко применять *систему материального поощрения водителей за экономичную езду*, ликвидировать стимулы к оппортунистическому поведению, выражающемуся, например, в сливе и продаже дизельного топлива.

В случае когда за каждым водителем закреплена одна машина, появляются дополнительные стимулы содержать её в надлежащим состоянии, облегчается контроль за бережливым отношением сотрудников. Однако повышение эффективности использования подвижного состава требует постоянного оборота, беспрерывного движения грузового автомобиля, обезличенного его использования, наличия резервных (подменных) водителей.

Низкие барьеры входа на рынок, относительно прозрачные (хотя не всегда легальные) «правила игры» приводят к тому, что *компании-автоперевозчики становятся «инкубаторами» новых предпринимателей*, которыми становятся набравшиеся опыта водители, имеющие склонность к самостоятельной коммерческой деятельности.

Актуальной организационной и институциональной задачей является ликвидация состояния «анархии» на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, переформатирование отношений на нём в более цивилизованные, прозрачные, легальные. В частности, необходимо стимулировать и, при необходимости, *принуждать водителей пользоваться легальными, специально оборудованными стоянками*, а не оставлять (в целях экономии) транспортные средства на обочинах дорог, улицах городов и населённых пунктов. Надо заметить, что зачастую водители имеют деньги, выделенные компанией для оплаты стоянки, но предпочитают присваивать их.

Важной задачей, направленной, в том числе и на повышение безопасности дорожного движения, является *ужесточения контроля труда и отдыха водителей*. Причём с 1 апреля 2015 г. приборы, контролирующие режим труда и отдыха водителей (тахографы), стали обязательными не только для большегрузных фур, но и для коммерческих грузовых автомобилей массой от 3,5 до 12 тонн. В случае их отсутствия предусмотрен штраф в размере 3 тыс. руб. для физических лиц и – 10 тыс. руб. для руководителей компаний.

Совершенствование институционального поля и ужесточение наказаний за несоблюдение требований нормативно-правовых актов наталкивается на отсутствие действенной системы контроля наличия приборов в автомобиле. Зачастую требования нормативных актов соблюдаются формально, закупаются тахографы, бывшие в употреблении в станах Европы, устанавливаются несертифицированные модели. Всего в России подлежат оснащению тахографами около 2 млн грузовых автомобилей и автобусов. По оценкам, на начало 2016 г. около 1,3 млн транспортных средств либо не были оснащены контрольными устройствами, либо

[2] А. Зайцева. От двери до двери. Интервью с генеральным директором СП ЗАО «Балтком Лайнз» С. Андрусом. Журнал «Международные автомобильные перевозки» №4, 2013 г. URL: http://www.map.asmap.ru/4(110)_13/index2.html (дата обращения: 17.10.2016).

[3] А. Шилов. Игра на понижение. Журнал «Международные автомобильные перевозки» №4, 2013 г. URL: http://www.map.asmap.ru/4(110)_13/index.html (дата обращения: 17.10.2016).

на них формально был установлен простейший (аналоговый) тахограф[4]. Однако, грузовые автомобили, осуществляющие МАП, обязаны быть оснащены тахографами в соответствии с европейскими требованиями.

Кризисные явления в экономике и внешней политике, сокращение объёмов МАП приводят, как ни парадоксально, к уходу с рынка, крупных (серьёзных) компаний, имеющих свои стоянки, ремонтную базу, учебные центры и работающих в правовом поле. Повышается доля нелегальных и полулегальных перевозчиков, индивидуальных предпринимателей, одновременно являющихся владельцами транспортных средств и экспедиторами.

Этому способствует и система штрафов (например, за перегруз), которые для физических лиц намного ниже, чем для транспортных компаний. Частные владельцы могут не страховать груз, не выполнять целый ряд других требований, которые обязаны соблюдать водители автопредприятий. Они демпингуют, не позволяют легальным компаниям вести нормальную хозяйственную деятельность, обновлять подвижной состав, обеспечивать соблюдение требований безопасности.

Кроме того, как указывает известный экономист-интитуционалист Эрнандо де Сото, «внелегальный статус… фактически во всех случаях препятствует получению экономии за счёт расширения масштабов производства»[5].

Считаем, что в целях совершенствования институциональной среды на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом необходимо поддержать предложение МВД России *ввести запрет на регистрацию физическими лицами грузовых автомобилей и автобусов*. Хотя у этого предложения есть и влиятельные противники, указывающие на то, что в условиях сложного социально-экономического положения наличие в собственности автомобиля является демпфером снижения доходов многих семей, а запрет на владение грузовым автомобилем (автобусом) окажет угнетающее воздействие на развитие малого предпринимательства. Занимающий такую позицию М. Брячак приводит данные статистики, свидетельствующие, что в России «в частном секторе зарегистрировано свыше 800 тыс. грузовиков разных типов. В отдельных регионах извозом занимается большая часть населения, обеспечивая самозанятость»[6].

По оценкам, доля нелегальных владельцев подвижного состава, маскирующих коммерческие рейсы под частные или индивидуальные перевозки, сегодня составляет около 80% от всего используемого парка. Всего же в РФ в нём числится около 6,5 млн единиц грузового автотранспорта[7]. П. Шкуматов предлагает владельцам автотранспортных средств регистрироваться в качестве индивидуальных частных предпринимателей, что затруднит уклонение от требований обеспечения безопасности перевозок[8].

1.2. Железнодорожный транспорт

1.2.1. Путевое хозяйство

Проблемы обеспечения трудовыми ресурсами реализации транспортно-транзитного потенциала России, преодоление нехватки рабочих рук. За 20 лет (1994 – 2014 гг.) на Дальнем Востоке количество населения уменьшилось с 8 млн до 6 млн человек, и

[4] В. Будумян. Тахограф «в цифре» // Транспорт России № 10 (921), 10 марта 2016 г. URL: http://www.transportrussia.ru/avtomobilnyy-transport/tahograf-v-tsifre.html (дата обращения: 11.03.2016).

[5] Эрнандо де Сото. Иной путь. Невидимая революция в третьем мире. Пер. с англ. Б. Пинскер. М.: Catallaxy 1995. –320 с. С. 206.

[6] М. Брячак. Не нужно усложнять жизнь водителям // РЖД-Партнер, 16.03.2016. URL: http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/ne-nuzhno-uslozhniat-zhizn-voditeliam/ (дата обращения: 16.03.2016).

[7] А. Солнцев. Рынок автоперевозок испытывает сложности / РЖД-Партнёр, 03.06.2015.URL: http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/rynok-avtoperevozok-ispytyvaet-slozhnosti/ (дата обращения: 14.10.2016).

[8] П. Шкуматов. Извоз – идивидуальный, но не частный / РЖД-Партнер, 16.03.2016. URL: http://www.rzd-partner.ru/interviews/mneniia/izvoz---idividualnyi--no-ne-chastnyi/ (дата обращения: 16.03.2016).

эта негативная тенденция сохраняется[9]. Проблема с обеспечением трудовыми ресурсами наблюдается (нередко даже в более острой форме) и в городах, где есть больше возможностей для трудоустройства.

Проблему усугубляет низкая трудовая дисциплина местного населения (работа до первой зарплаты). На железнодорожном транспорте такая ситуация особенно неприемлема в сезон летних путевых работ, когда в непродолжительные ремонтные «окна» ценится каждый час. Вообще, сезонность ремонтных и строительных работ (особенно в Сибири и на Дальнем Востоке) накладывает свой отпечаток на состояние рынка труда. Наряду с нехваткой трудовых ресурсов в целом, особенно остро ощущается отсутствие квалифицированных и ответственных работников. Отмечается проблема низкой квалификации принимаемого персонала: часть работников путевого хозяйства имеет лишь основное общее образование (9 классов).

В условиях нехватки трудовых ресурсов, особенно остро ощутимой на Восточном полигоне железных дорог, кадровые службы ОАО «РЖД» используют следующие методы:

1) Привлечение трудовых мигрантов из стран ближнего зарубежья. Так, В 2013 г. в Восточно-Сибирской дирекции по ремонту пути было занято 800 с лишним сезонных работников, примерно четверть из них – граждане Украины и Киргизии. Трудовые мигранты работают без нарушения трудовой дисциплины (без прогулов), как правило, не берут больничных. Многие мигранты работают несколько сезонов и не нуждаются в дополнительном обучении, адаптировались, насколько это возможно, к климатическим условиям, жизненному укладу, кроме того, они выполняют функцию перевозчиков для молодых работников, у которых могут возникать проблемы в обучении из-за незнания русского языка. Помимо своевременной выплаты заработной платы работники обеспечиваются трёхразовым питанием, тёплым вагоном, баней[10].

2) Привлечение кадров за счёт программы переселения соотечественников из бывших республик СССР.

3) Использование женского труда. Например, Забайкальская дирекция инфраструктуры привлекает женщин, устроенных на ставки сигналистов, для работы в качестве монтёров пути[11].

4) Задействование в сезонных путевых работах бойцов студенческих строительных отрядов.

5) Организация ярмарок вакансий. Это особенно актуально, когда вводится формальный или неформальный запрет на привлечение иностранной рабочей силы, в частности, граждан Украины.

6) Модернизация путевого хозяйства, направленная на создание на малообслуживаемой инфраструктуры, элементы которой имеют длительные гарантийные сроки эксплуатации[12].

7) Использование вахтовых методов решения кадровой проблемы.

Повышение уровня производственно-технологической дисциплины работников. Инновационное развитие железнодорожного транспорта, модернизация путевого хозяйства требуют повышения уровня производственно-технологической дисциплины работников. Прежде всего речь идёт о строительстве и содержании бесстыкового («бархатного») пути, без которого невозможно развитие пассажирских, контейнерных, контрейлерных перевозок, повышение эффективности использования железнодорожной инфраструктуры. Замена рельсовых плетей, уложенных на деревянные шпалы, и устройство бесстыкового пути актуальна

[9] С. Плетнёв. Долго думаем. Интервью с заместителем директора Института Дальнего Востока РАН А. Островским // Гудок, 07.08.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1205821&archive=2014.08.07 (дата обращения: 14.10.2016).

[10] С. Кез. «Свои» иностранцы // Гудок, 24.10.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=997344&archive=2013.10.24 (дата обращения: 17.10.2016).

[11] Таким образом, возвращается несколько подзабытый «классический» образ женщины женщины-путейца в оранжевом жилете и с кувалдой.

[12] Например, рельсовые крепления типа АРС на бесстыковом пути не требует дополнительного обслуживания.

даже для Байкало-Амурской магистрали (БАМ), по которой перевозятся преимущественно массовые грузы.

В настоящее время отмечается низкое качество подготовки, переподготовки и невысокий уровень ответственности работников на высшем, среднем, младшем и низшем уровнях путевого хозяйства, что особенно неприемлемо при укладке и содержании бесстыкового пути. Содержание бесстыкового пути требует регулярной и тщательной диагностики пути, изучения причин появления неисправностей и отступления от геометрических параметров колеи, планирования и организации работ по их устранению и предупреждению. Согласно распоряжению руководства ОАО «РЖД» на каждой железной дороге должны быть созданы полигоны для обучения навыкам содержания бесстыкового пути.

Выявление причин сходов подвижного состава, крушений поездов показало, что, например, на Забайкальской железной дороге (ЗабЖД) большинство дорожных мастеров имеют опыт работы до трёх лет или не обладают им совсем. Имеются случаи сокрытия недостатков со стороны путевых обходчиков, мастеров и начальников участков. Проблем становится ещё больше, когда бесстыковой путь проложен параллельно обычному (звеньевому) пути: для содержания и ремонта каждого из них требуются отдельные инструменты и компетенции. На сети имеется большая протяжённость участков пути с не подобранными рельсами как по тоннажу, на который они рассчитаны, так и по годам укладки. И всё это в условиях большого грузопотока в направлении портов Дальнего Востока, Северо-Запада и Юга России.

Зачастую причинами аварий становятся нарушения технологии временного восстановления рельсовых плетей и просчёты в организации работы служб дефектоскопии, когда не реализуется один из основных принципов обеспечения безопасности движения при текущем содержании и ремонте бесстыкового пути – первоочередное определение фактической температуры закрепления рельсовых плетей перед выполнением любых ремонтных работ. Бригадами по осмотру пути не ведётся ежемесячный контроль за положением плетей относительно маячных шпал, а также степенью затяжки рельсовых скреплений.

В результате разбора причин крушения грузового поезда, произошедшего на перегоне Талдан – Гудачи (ЗабЖД) 19 марта 2016 г., были выявлены следующие недостатки в содержании пути:

- недостаточная затяжка клеммных болтов;
- видимые подвижки рельсовых плетей;
- некачественное содержание изолирующих стыков, несвоевременные изъятие дефектных накладок и замена негодных элементов верхнего строения пути, что в совокупности и привело к излому композитных накладок в изолирующем стыке;
- работа сварочных аппаратов при отрицательных температурах воздуха.

Для исправления ситуации в ОАО «РЖД» было принято решение направить на ЗабЖД работников путевого хозяйства из других регионов страны. Однако текучка кадров наблюдается и среди прикомандированных работников, в том числе и руководящего уровня. И это несмотря на повышающие коэффициенты, надбавки к зарплате, которая в среднем на треть выше, чем в центральных регионах страны.

В свою очередь работники путевого хозяйства указывают на постоянную нехватку расходных материалов и запасных частей, отсутствие своевременного ремонта вышедших из строя технических устройств и оборудования. По состоянию на 2014 г. в путевом хозяйстве ОАО «РЖД» были неисправны или непригодны для работы около 40% средств малой механизации. Отмечаются недостатки системы снабжения, отсутствие необходимого для работы инструмента, болтов, рельсовых прокладок[13]. При этом на их закупки выделяется достаточные объёмы финансовых ресурсов, но контроль расходования денежных средств оставляет желать лучшего.

[13] С. Евсеев. Наступаем на те же грабли // Гудок, 12.04.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1333680&archive= 2016.04.12 (дата обращения: 19.04.2016).

Морально-психологический климат, формирование корпоративной культуры. Ещё одним фактором риска является высокий уровень текучести кадров – руководителей и специалистов основных профессий, что приводит к отсутствию преемственности, затрудняет передачу опыта содержания пути, в т.ч. и на сложных горных участках. Например, в 2013 г. текучка кадров в Биробиджанской дистанции пути Дальневосточной железной дороги (ДВЖД) составила 18,7%. При этом многие монтёры пути и дефектоскописты не заинтересованы в повышении своей квалификации (разряда)[14].

Текучесть кадров на Златоустовской дистанции пути Южно-Уральской железной дороги (ЮУЖД) в том же 2013 г. была на уровне 28%, кроме того, происходила частая смена руководителей[15]. Всё это привело к возникновению железнодорожных происшествий с тяжёлыми последствиями.

Проблемы накапливают и начинают обуславливать друг друга. Например, премиальные выплаты работникам путевого хозяйства зависят от состояния пути, а там, где оно изначально неудовлетворительное, выплачиваются низкие зарплаты, происходят постоянные авралы, отвлечения на исправление недоделок прошлых лет, при этом ощущается нехватка средств доставки и малой механизации. В таких условиях у работников отсутствует заинтересованность в результатах своего труда, не говоря уже о трудовом энтузиазме.

Обеспечение работников жильём. Работа за жильё – распространенная практика во всех регионах России, включая Московский. Привязывая работников условиями предоставления жилья, кадровые службы избавляются от необходимости привлечения специалистов с других дорог, формируют постоянные коллективы сотрудников, не заинтересованных в вахтовом методе работы, а нацеленных на продолжительную трудовую деятельность в компании.

В зоне БАМа сложилась неблагоприятная демографическая обстановка, имеется проблема кадрового обеспечения как строительных работ, так и дальнейшей эксплуатации объектов в условиях роста перевозок. За последние годы в отдельных местах население сократилось в два раза, причём в другие регионы страны переселяются наиболее квалифицированные работники.

Продолжает оставаться актуальной задача обеспечения квалифицированными кадрами отдалённых станций и закрепления на них работников, обеспечения трудовыми ресурсами вновь построенных и расконсервированных станций и разъездов. Дело в том, что в 1990-х гг., когда перевозки падали, многие станции и разъезды на БАМе были закрыты или законсервированы. С ростом грузопотоков в порты Дальнего Востока возникла потребность в расконсервации станций и разъездов и строительстве новых для повышения пропускной способности однопутной железной дороги путём сокращения перегонов и обеспечения более частого скрещивания поездов, в первую очередь на линии Комсомольск-на-Амуре – Ванино.

Развитие БАМа и Транссиба потребует привлечения трудовых ресурсов из других регионов, для которых необходимо создать нормальные жилищно-бытовые условия. На Восточно-Сибирской железной дороге, ЗабЖД и ДВЖД строятся и планируются к постройке *быстровозводимые дома для обеспечения жильём вахтовых работников*. Поскольку вахтовые посёлки являются объектами капитального строительства, документацию для их сооружения можно оформить без выделения земельных участков со стороны муниципальных властей, т.е. быстрее и проще, чем капитального (технологического) жилья. Посёлки строятся на землях ОАО «РЖД» и присоединяются к инженерным коммуникациям компании.

Для обеспечения вахтовых работников в 2016 г. на ДВЖД планируется возвести четыре модульных дома на 10–12 койко-мест на станциях Тырма, Верхнезейск, Высокогорная, Тун-

[14] П. Усов. Стык проблем // Гудок, 17.03.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1039953&archive=2014.03.17 (дата обращения: 17.10.2016).

[15] Н. Никифоров. Взаимовыручка и неравнодушие должны стать нормой // Гудок, 03.04.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1102721&archive=2014.04.03 (дата обращения: 13.10.2016).

гала[16]. Кроме того, на дороге продолжается реализация программы строительства технологического жилья. При этом расширяется перечень специалистов, имеющих право на получение жилья, рассматривается вопрос о включении в него сотрудников медицинских учреждений ОАО «РЖД».

Власти региона поддерживают программу корпоративной ипотеки, в которой участвуют предприятия реального сектора в Комсомольске-на-Амуре. Не исключена возможность распространения этой программы на железнодорожные предприятия[17]. Положение усугубляется тем, что невозможно использование ранее построенного жилищного фонда, т.к. ранее его передали в муниципальную собственность и жилые помещения в основном приватизированы.

В соответствии с жилищным законодательством строительство жилья для работников компании не может напрямую финансироваться из государственного или региональных бюджетов, оно может быть предоставлено только по социальному найму (малоимущим и нуждающимся) или продано. В рамках первоочередных мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба компания выделяет собственные средства на строительство технологического жилья в размере 0,5-1 млрд руб. в год[18].

Учитывать региональную специфику позволяет адресный характер предоставления льгот. Например, на некоторых станциях Восточного полигона существует структурная кадровая проблема (на определённые должности сложно набрать людей). Поэтому осуществляется дополнительная мотивация работников дефицитных профессий, прежде всего, в области жилищной политики. Если сотрудник соглашается переехать, например, из Иркутской области, где проблемы с укомплектованием штата не столь актуальны, в Забайкалье, то, отработав пять лет, он получает от компании безвозмездную субсидию до 40% от стоимости жилья в этом регионе. Для работников станций Восточного полигона, имеющих статус «Станция с дефицитом трудовых ресурсов» и «Отдалённая линейная станция», предусмотрены льготы по предоставлению технологического жилья и оплате за его наём, компенсация платежей за спутниковое телевидение и т. д.

Среди работников, получивших служебное жильё, велики риски иждивенческого поведения, обусловленные как реальным отсутствием финансовых возможностей, так и легкомысленным отношением к будущему. Получение служебного жилья не должно снимать с человека ответственности за то, чтобы самому заботиться о решении квартирного вопроса. За годы проживания в жилищном фонде компании (ЖФК) каждый работник должен определиться, как он будет дальше решать жилищную проблему: приобретёт себе дом, квартиру или станет участником программы ипотечного кредитования. Пока же из тех, кто проживает в ЖФК, в программе принимает ЗАО «Желдорипотека» участвуют лишь 8% работников[19].

Помимо предоставления жилья на дальних станциях и разъездах необходимо решение множества социально-бытовых вопросов. Зачастую (особенно в Восточной Сибири и на Дальнем востоке) они имеют вид резерваций, где нет магазинов, медицинских, образовательных и культурных учреждений. Для снабжения отдалённых, не имеющих автодорожной связи с внешним миром населённых пунктов продовольственными и промышленными товарами используются почтово-багажные вагоны в составе редких пассажирских поездов. Для решения проблемы надо строить автомобильную дорогу параллельно железнодорожным путям, что противоречит здравому смыслу и наталкивается на конкуренцию с другими проек-

[16] П. Михайлов. Завлечь жильём // Гудок, 16.03.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1330474& archive=2016.03.16 (дата обращения: 16.03.2016).

[17] П. Усов. Не ради «железа» // Гудок, 03.06.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1174294 &archive=2014.06.03 (дата обращения: 17.10.2016).

[18] О. Лариохина. Соцпакет по адресу. Интервью с начальником департамента социального развития ОАО «РЖД» П. Бурцевым // Гудок, 25.02.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1037035 &archive=2014.02.25 (дата обращения: 17.10.2016).

[19] Н. Морохин. Решить, где жить // Гудок, 09.06.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1339878 &archive=2016.06.09 (дата обращения: 09.06.2016).

тами в условиях ограниченности финансовых ресурсов. Или дотировать пассажирские и почтово-багажные перевозки по этим линиям.

Рис. 1. Станция Пивань, линия Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань, Хабаровский край[20]

Предоставление работникам железной дороги приемлемых жилищных условий – это скрытое повышение стоимости рабочей силы, особенно в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. К затратам на возведение капитального и лёгкого жилья необходимо добавить расходы на его инфраструктурное обеспечение и содержание (обеспечение теплом, электроэнергией, водоснабжение, водоотведение и пр.), что особенно дорого в суровых климатических условиях, когда холодное время года занимает большую его часть. Положение усугубляется значительным износом действующих котельных, всей инфраструктуры жизнеобеспечения, изначально рассчитанных на иные ценовые соотношения в национальной экономике и централизованные способы принятия инвестиционных решений.

Один из проблемных вопросов – высокие коммунальные платежи, на которые тратится существенная часть доходов работников. Вопрос модернизации котельных и всех систем жизнеобеспечения требует государственного участия, применения механизма ГЧП. Россия – холодная страна, и это ещё один аргумент в пользу большей конкурентоспособности южных транспортных маршрутов[21].

[20] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=108024&LNG=RU#picture.

[21] Интересно, что в 2014 г. министерство строительства РФ совместно с Федеральным фондом содействия развитию жилищного строительства (РЖС) подготовило рамочное соглашение с китайской железнодорожно-строительной компанией China Railway Construction Corporation о строительстве жилья в различных регионах России в рамках госпрограммы «Жильё для молодых семей». Программа предусматривает строительство 25 млн кв. м жилых площадей. В свою очередь, CRCC обязуется реализовать квартиры в новостройках по цене 30 тыс. руб. за 1 кв. м. В мае 2014 г. китайская компания заключила соглашение об участии в строительстве линий Московского метрополитена. См.: К. Мозговой. Китайские железнодорожники возведут бюджетное жильё в России // Гудок, 02.07.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1185223&archive=2014.07.02 (дата обращения: 17.10.2016).

1.2.2. Локомотивное хозяйство и организация движения

Институциональная эволюция квалификационных и медицинских требований к локомотивным бригадам. Особенности ведения ускоренных контейнерных поездов, в т.ч. следующих в транзитном сообщении, требуют отсутствия ограничений скорости и высокого профессионализма локомотивной бригады. Но вполне возможно, что автоматизированные системы ведения поездов, основанные на широком применении информационных технологий, облегчат решение этой задачи. Твёрдые «нитки» графика, по которым преимущество и осуществляется движение ускоренных контейнерных поездов, позволяют более точно планировать постановку локомотивов на техобслуживание и текущие ремонты, а также улучшить условия труда и отдыха локомотивных бригад.

Институциональная проблема заключается в ужесточении требований к состоянию здоровья машинистов и их помощников. В этих условиях даже молодые сотрудники, чтобы привести в норму пульс и давление, вынуждены принимать лекарственные препараты, которые могут вызывать сонливость, а, следовательно, приводить к проезду запрещающих сигналов светофора.

Жёсткие требования предъявляются и при приёме на работу. По сведениям вице-президента ОАО «РЖД», начальника Дирекции тяги компании А. Воротилкина, только 20-25% претендентов могут работать по специальностям, связанным с вождением поездов. По данным Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел), в 2013 г. на сети работали 123 тыс. членов локомотивных бригад. При этом каждый год от 0,7 до 1% помощников и машинистов списывается по медицинским показаниям[22]. Более того, А. Воротилкин и его служба дали указание: «выявить самых придирчивых медиков и поощрить от дирекции ценным подарком»[23].

Ранее считалось, что машинисты, переходящие на работу «в одно лицо», должны быть идеально здоровы. В отличие от машинистов, работающих с помощниками, им требовалось проходить многочисленные дополнительные обследования, перечень медицинских противопоказаний для них был более жёстким. Институциональные изменения привели к тому, что к машинистам и кандидатам в машинисты, работающим без помощника, а также на скоростных и высокоскоростных поездах стал применяться тот же перечень медицинских противопоказаний, что и к обыкновенным машинистам. Единственное отличие – они должны проходить комплексные обследования не раз в два-три года, как обычные машинисты, а ежегодно. В результате большинство машинистов получили возможность претендовать на работу без помощников или на высокоскоростных поездах, что почти на 40% увеличило резерв этих специалистов.

Переход локомотивных бригад на работу в одно лицо там, где это возможно, – важное направление повышения экономической эффективности перевозок в пассажирском движении на дальние расстояния, в пригородном хозяйстве, а также в маневровой работе и при развозе местного груза по станциям. При вывозной работе часть функций помощника машиниста берёт на себя составитель поездов, прошедший необходимое обучение. За небольшую доплату он выполняет в пути следования регламент переговоров, следит за показаниями светофоров, за действиями машиниста. Высвобождающийся при этом помощник может быть задействован на других участках.

В ходе инновационного развития тягового подвижного состава может происходить деградация квалификационных навыков и умений машинистов под влиянием процессов автоматизации и информатизации перевозочного процесса. Появились новые локомотивы, оснащённые современной электроникой. При этом машинисту запрещено вмешиваться в их работу – обслуживание и ремонт машин, как правило, осуществляются сервисными компания-

[22] А. Берзин. Не окончательный диагноз // Гудок, 24.12.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1015159&archive=2013.12.24 (дата обращения: 17.10.2016).

[23] А. Берзин, К. Агабабян. Уйти от старых догм. Интервью с вице-президентом ОАО «РЖД» А. Воротилкиным. // Гудок, 24.12.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1247904&archive=2014.12.24 (дата обращения: 17.10.2016).

ми. Требования к современному машинисту ограничиваются ведением поезда согласно графику, экономией энергетических ресурсов и соблюдением безопасности движения.

Таким образом, центры создания добавленной стоимости смещаются к производителям локомотивов, сервисным компаниям и ещё дальше – к разработчикам и производителям электроники и программного обеспечения. ОАО «РЖД» заключило договоры на полное обслуживание локомотивного парка с сервисными компаниями ООО «ТМХ-Сервис» и ООО «СТМ-Сервис». Договоры предусматривают обслуживание всего разнообразия тягового подвижного состава: магистральных электровозов постоянного и переменного тока, маневровых и магистральных тепловозов, а также электропоездов.

Производственно-техническая, институциональная несбалансированность и условия труда. Рассмотрим эту проблему на примере обслуживания систем жизнеобеспечения деятельности локомотивных бригад, который проводит главный технический инспектор ЦК Роспрофжела Ю. Меламед[24]. Несколько лет назад был принят технический регламент, согласно которому все выпускаемые локомотивы должны быть оснащены системами жизнеобеспечения. Однако в нормативных актах не были учтены в полной мере вопросы ремонта и сервисного обслуживания этих устройств: кондиционеров, вентиляторов, санузлов (биотуалетов), электроплиток, холодильников. На ряде железных дорог – филиалов ОАО «РЖД» не заключены договоры на обслуживание систем жизнеобеспечения с филиалами «СТМ-Сервис» и «ТМХ-Сервис».

Институциональное и организационное упущение препятствует созданию достойных условий труда локомотивным бригадам – главным участникам перевозочного процесса. По инструкции машинисты не могут покидать локомотив на стоянках, поэтому наличие работающего санузла и возможности разогреть пищу имеет большое значение для нормального выполнения ими своих трудовых обязанностей и поддержания здоровья.

Однако, само по себе заключение договоров автоматически не обеспечивает решения проблемы. Например, на ЗабЖД поступили локомотивы «Ермак» (рис. 2), оснащённые санитарно-бытовым блоком с биотуалетом. Его обслуживание без проблем осуществляется в тёплое время года, но при наступлении холодов блок не обеспечивает плюсовую температуру и содержимое биотуалета замерзает. Таким образом в существующем виде санитарно-бытовой блок стал недоступен локомотивной бригаде, необходимы его конструктивные доработки: или обеспечить обогрев помещения или заменить вещество, которое заливают в туалет.

Недостаток финансирования приводит к тому, что в сметах не всегда предусматриваются средства на обслуживание устройств жизнеобеспечения. В части депо из-за отсутствия средств обслуживание кондиционеров производится их работниками.

Ю. Меламед предлагает следующие способы решения проблемы:

1) в штате структур, занимающихся обслуживанием локомотивов, должны быть люди, которые могут обслуживать эти системы;

2) договоры на обслуживание должны быть заключены со всеми сервисными локомотивными депо;

3) средства на обслуживание систем жизнеобеспечения должны выделяться на постоянной основе;

4) должен быть разработан чёткий график обслуживания всех систем, чтобы их состояние не доводилось до критичного и не подлежащего ремонту.

[24] Ю. Меламед. Отсутствие удобств в локомотивах нарушает права машинистов // Гудок, 03.12.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1319605&archive=2015.12.03 (дата обращения: 08.12.2015).

Рис. 2. Электровоз 3ЭС5К «Ермак» на перегоне Иркутск-Сортировочный – Гончарово[25]

Примеры производственно-технологической несбалансированности можно наблюдать и вагонном хозяйстве. Современные пассажирские вагоны оборудованы кондиционерами и биотуалетами. Однако, кондиционеры без движения поезда не работают и на ряде продолжительных технических стоянок в жаркое время года создаются дискомфортные условия для пассажиров, усугубляемые тем, что конструкцией вагонов не предусмотрена возможность открытия окон. Кроме того, не везде, где необходимо, установлено оборудование для автоматической очистки биотуалетов.

Примером неэффективного использования дополнительного оборудования в электропоездах является низкая насыщенность содержанием информационных табло («бегущей строки») в вагонах: как правило, они показывают только часы, да и то не всегда.

1.3. Водный (внутренний и морской) транспорт

Нестабильная ситуация на внутреннем водном транспорте, связанная с большим износом судов и инфраструктуры водных путей, маловодностью рек, загрязнением фарватеров, уходом грузов на другие виды транспорта, в социальном плане породили проблему дефицита кадров, особенно плавсостава. Наблюдаются его высокая текучесть и относительно низкая социальная защищенность. Таким образом, современное состояние отрасли в ряде случаев не дает возможности оказывать услуги, соответствующие потребностям населения и хозяйствующих субъектов.

Между тем, железнодорожный и речной транспорт дополняют друг друга и могли бы составить каркас транспортной системы страны, обслуживающей перемещение массовых грузов и транзитные перевозки (в направлении «Север – Юг»).

Речной транспорт:

- ✓ сглаживает пики перевозок;
- ✓ берёт на себя перевозку инертных материалов – наименее доходных видов грузов в пик строительного сезона;
- ✓ Предоставляет возможность спокойно проводить летние ремонтные и строительные работы на железнодорожной инфраструктуре
- ✓ позволяет повысить объёмы и скорости пассажирских перевозок в дальнем, межрегиональном и пригородном сообщении.

[25] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=502319&LNG=RU#picture.

По мнению генерального директора ОАО «Институт экономики и развития транспорта» ОАО «РЖД» Ф. Пехтерева, «железнодорожники, в свою очередь, могут загрузить инфраструктуру речных портов в зимний период»[26].

Рассмотрим показательный случай того, что развитие транзитных перевозок по российским транспортным артериям невозможно без комплексного обеспечения их инфраструктуры трудовыми ресурсами различной квалификации. Пример касается оказания экстренной медицинской помощи членам экипажей судов, следующих Северным морским путём (СМП)[27].

Дело в том, что в современных экипажах морских судов, как правило, отсутствует должность судового врача, и морякам, которым нужна серьезная медицинская помощь, она оказывается в ближайшем порту. Поэтому прежде чем развивать этот маршрут транзитных перевозок требуется приложить государственные усилия по восстановлению и созданию инфраструктуры экстренной морской медицины.

В настоящее время в западной части СМП (от Мурманска до Карских ворот) есть крупные многопрофильные учреждения здравоохранения, оказывающие весь комплекс медицинских услуг. Более того, в портах Мурманск, Архангельск и Нарьян-Мар базируется санитарная авиация. Но в восточном секторе СМП (от Дудинки до порта Провидения) оказание экстренной медицинской помощи крайне затруднительно: больницы в портах небольшие, требующие ремонта и оснащения современным оборудованием, в них отсутствуют квалифицированные специалисты.

Не решён вопрос со способами и средствами эвакуации больных с борта судна. Даже если заболевший член экипажа с помощью ледокола (что занимает 5-6 суток) и будет доставлен в районную больницу, его дальнейшая транспортировка в специализированные медицинские учреждения возможна только воздушным транспортом, что наталкивается на проблемы, связанные с деградацией региональной и межрегиональной авиации.

Для исправления ситуации необходимо институциональное закрепление наличия на всех судах и ледоколах, следующих по трассе СМП, судовых врачей, создания отделений судовой медицины в организациях здравоохранения, обслуживающих судовладельцев, которые бы занимались оказанием первичной медико-санитарной помощи экипажам судов, проводили круглосуточные медицинские консультации по радио- или спутниковой связи при неотложных случаях.

При этом Министерство здравоохранения должно обеспечить бесплатное предоставление медицинских консультаций всем судам в море круглосуточно и независимо от флага. Целесообразно создать государственный Морской медицинский консультационный центр, который бы оказывал такую помощь в рамках проведения спасательных операций[28].

1.4. Воздушный транспорт

Воздушный транспорт будет иметь небольшое значение в качестве составной части транзитной экономики. Это обусловлено повышением дальности полёта широкофюзеляжных самолётов, либерализацией воздушного пространства, что неизбежно приведёт к усилению конкуренции транзитных маршрутов. Кроме того, не все грузы можно перевозить воздушным транспортом, в том числе и высокодоходные (например, электронику, оснащенную литиевыми аккумуляторами).

Эта тенденция характерна для всего мира. Например, доходы немецкой грузовой авиакомпании Lufthansa Cargo в первом квартале 2016 г. сократились на 21,8%. Перевозчик планирует сократить 800 рабочих мест в ожидании дальнейшего снижения спроса и тарифов на

---

[26] С. Плетнёв. Комплексная эффективность // Гудок, 02.03.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1329173&archive=2016.03.02 (дата обращения: 09.03.2016)

[27] С. Озун. Кто поможет моряку в Арктике? // Транспорт России №5, 29 января 2015 г. URL: http://transportrussia.ru/sotsialnaya-sfera/kto-pomozhet-moryaku-v-arktikess.html (дата обращения: 20.10.2016)

[28] Там же.

грузовые авиаперевозки, в том числе из-за роста перевозок грузов в багажных отсеках пассажирских самолетов[29].

Наоборот, в региональных авиакомпаниях наблюдается недостаток лётного состава. Длительный период падения региональных и межрегиональных перевозок, полное отсутствие местного авиасообщения привели к утере большей части кадрового состава. Положение усугубляется разнородным характером парка воздушных судов, состоящим из самолётов и вертолётов разных типов, годов выпуска, российского и зарубежного производства. Компаниям не хватает квалифицированных специалистов для управления этой техникой.

2. Транспортное обеспечение создания и повышения привлекательности рабочих мест в регионах со сложными условиями проживания и депрессивных территориях, создание инновационных территориальных кластеров

Развитие транзитных перевозок грузов и пассажиров может привести к оживлению хозяйственной активности на депрессивных территориях. Однако, чтобы транзитные перевозки начали осуществлять в больших объёмах необходимо поддерживать социально- экономическую ситуацию в регионах прохождения главных транзитных артерий страны на приемлемом уровне, а не доводить население до угроз перекрыть Транссиб.

Такие угрозы были в связи с массовой отменой или даже угрозой отмены пассажирских и пригородных поездов на Восточном полигоне российских железных дорог. Так, в 2014 г. в Забайкальском крае возникла реальная угроза отмены всех 50 пригородных поездов, приостановки работы более 20 пунктов продажи билетов. Железнодорожники требовали от региональных властей выделения субсидий пригородному хозяйству края. Возникла угроза роста социальной напряжённости, обусловленная тем, что в отдельных районах Забайкалья автодорог либо нет своесм, либо их состояние оставляет желать лучшего. Кроме того, могли остаться без работы работники Забайкальской пригородной пассажирской компании (ЗППК) в количестве 296 человек, а также локомотивные бригады, работники мотор-вагонной дирекции и сотрудники компаний-аутсорсеров[30].

Отменённые ЗППК в 2015 г. электропоезда пользовались спросом у населения: поезд Борзя – Оловянная всегда приходил на конечную станцию с вагонами полными пассажиров, наполняемость поезда Могоча – Амазар была на уровне 60–70%. На последнем маршруте находятся небольшие станции у посёлков Таптугары, Семиозёрный, Германовский. Жители этих населённых пунктов лишились возможности ездить в районный центр на работу, в больницу, магазин и пр. Организация движения маршрутных такси не решает транспортной проблемы. Однако, возможность возврата отменённых электропоездов увязывается с предоставлением региону финансовой помощи из федерального бюджета для возмещения убытков перевозчика и ЗППК[31].

При этом особенно остро стоит проблема малонаселённых маршрутов, где железнодорожный транспорт является единственным видом транспорта. Например, поезд Тында – Комсомольск-на-Амуре ежегодно приносил ОАО «Федеральная пассажирская компания» («ФПК») 300 млн руб. убытков. Аналогичное положение сложилось и с поездом Томск – Белый Яр. Руководство пассажирской компании предлагает выделить такие поезда в специальный сектор обязательных перевозок по заявкам регионов, которые и должны будут их субсидировать из средств региональных бюджетов.

Ответвления от основных транзитных магистралей – проблемные места транспортной системы. Так, в 2016 г. ОАО «РЖД» оставлено в силе решение об отмене поездов дальнего

[29] К. Александрова. Lufthansa Cargo не видит перспектив роста // РЖД-Партнер, 14.06.2016. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/aviaperevozki/lufthansa-cargo-ne-vidit-perspektiv-rosta/ (дата обращения: 14.06.2016).

[30] С. Донцов, Н. Морохин Большая отмена // Гудок, 05.06.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1175441&archive=2014.06.05 (дата обращения: 14.10.2016).

[31] С. Донцов. В региональном бюджете нет средств на пригородные поезда // Гудок, 19.08.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1296922&archive=2015.08.19 (дата обращения: 17.10.2016).

следования по маршрутам Благовещенск – Москва и Благовещенск – Владивосток в связи с их неэффективностью. Средства федерального бюджета ограничены и не позволяют покрыть убытки ОАО «ФПК» в полном объёме[32]. В подобных случаях – если дотирование каждого пассажира неэффективно – на социально значимых маршрутах надо переходить к субсидированию всего маршрута. Однако пока такое решение не принято.

Необходимо расширять участие промышленных предприятий, коммерческих структур в организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно. Так, в 2014 г. завод «РУСАЛ Братск» и Байкальская пригородная пассажирская компания (ОАО «Байкальская ППК») заключили договор, согласно которому на участке Вихоревка – Новобратск запускаются 11 маршрутов пригородных поездов, график движения которых разработан с учётом потребности работников предприятия. Большинство пассажиров на данном участке – это сотрудники Братского алюминиевого завода.

Участие компании в организации железнодорожных перевозок позволило минимизировать сокращение объёмов пригородного сообщения в Иркутской области, которое могло быть катастрофическим[33] как для пассажиров, так и для сотрудников Восточно-Сибирской дирекции моторвагонного подвижного состава. Кроме того, снижены затраты регионального бюджета на субсидирование пригородного сообщения. По словам управляющего директора ОАО «РУСАЛ Братск» А. Волвенкина, «услуги пригородной компании важны не только для металлургов, которые пользуются правом бесплатного проезда к месту работы и обратно домой, но и для работников большинства подрядных организаций нашей промышленной площадки»[34].

Примерами социально-ответственного поведения железнодорожной компании является забота о транспортном обеспечении учебного процесса в регионах на востоке страны. Так, в связи с началом учебного года ОАО «Забайкальская пригородная пассажирская компания» возобновило курсирование убыточного электропоезда Яблоновая – Лесная, чтобы учащиеся могли доехать до своих школ[35].

На вокзале станции Издревая в Новосибирской области другая пригородная пассажирская компания – ОАО «Экспресс-пригород» оборудовало «Уголок школьника», где в ожидании электропоезда ученики из отдалённых сёл и деревень могут сделать домашнее задание. В планах компании охватить этим проектом весь Новосибирский регион[36].

Однако надо понимать, что в данном случае транспортная компания выступает демпфером негативных социально-экономических процессов в этих регионах: закрытия школ в неперспективных населённых пунктах, сокращения транспортной доступности и пр.

А. Островский обращает внимание на недостаточное развитие транспортных коммуникаций на приграничных с Китаем российских территориях, что затрудняет перемещение людей и товаров. Российские транспортные коммуникации вблизи российско-китайской границы представлены Транссибом, БАМом и автомобильной дорогой Чита – Хабаровск, качество и пропускная способность которой вызывают массу нареканий. На российско-китайской границе есть всего три погранперехода для пропуска грузов. В целом есть 20 погранпереходов, но нет ни одного моста через реки Амур и Уссури[37]. Для активизации российско-китайских

---

[32] Областной центр Приамурья является железнодорожным тупиком, поэтому, чтобы сесть на другие проходящие поезда до Москвы, его жителям приходится добираться до ближайшей узловой станции Белогорск, сообщение с которой теперь тоже усложнилось из-за отмены пригородного поезда.

[33] В 2014 г. в заказе Иркутской области осталось четыре субсидируемых пригородных поезда из прежних 23.

[34] С. Кез. Электричка к заводу // Гудок, 11.02.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1034651&archive=2014.02.11 (дата обращения: 17.10.2016).

[35] С. Донцов. В школу отвезёт электричка // Гудок, 01.09.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1212549&archive=2014.09.01 (дата обращения: 14.10.2016).

[36] А. Болдырев. Вокзальный класс // Гудок, 02.12.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1006587&archive=2013.12.02 (дата обращения: 13.10.2016).

[37] С. Плетнёв. Долго думаем. Интервью с заместителем директора Института Дальнего Востока РАН А. Островским // Гудок, 07.08.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1205821&archive=2014.08.07 (дата обращения: 14.10.2016).

торговых связей и нормализации социально-экономической обстановки на Дальнем Востоке необходимо строительство моста и пограничного перехода Хэйхэ – Благовещенск.

В основе работы по стимулированию и поддержке регионального экономического сотрудничества лежит совместная реализация крупных инфраструктурных, промышленных и энергетических проектов. Среди них следует упомянуть инициированных прежним руководством ОАО «РЖД» российский проект Транс-Евроазиатский пояс RAZVITIE (ТЕПР) и китайский проект Экономического пояса Шёлкового пути. Развитие железнодорожной, автомобильной, энергетической, информационной и водной инфраструктуры в рамках системы позволит построить новые научно-исследовательские, проектные и промышленные центры и города с многочисленными новыми рабочими местами. А это в свою очередь даст толчок к реиндустриализации страны.

В процессе локализации производства продукции транспортного машиностроения повышается занятость населения. Например, при реализации проекта локализации электропоездов «Дезиро» на ООО «Уральские локомотивы» создано более 2,3 тыс. рабочих мест, включая предприятия смежных отраслей производства[38]. Совместно с российской группой «Синара» в завод инвестировано порядка 400 млн евро. Президент «Сименс» в России Д. Мёллер обратил внимание, что в связи с локализацией производства до уровня 80% всего в производственный процесс будет вовлечено порядка 100-120 ключевых поставщиков, которые будут создавать свои собственные рабочие места в России. Под Екатеринбургом образуется железнодорожный кластер, в котором будет создано 10-15 тыс. рабочих мест.

3. Взаимное влияние транспортного обеспечения межрегионального и межгосударственного перемещения трудовых ресурсов, нового жилищного строительства, маятниковой миграции вблизи крупных городов и внутри городских агломераций, решения проблем малых городов и депрессивных территорий

3.1. Направления транспортного обеспечения социально-экономического развития регионов России

Для улучшения транспортного обеспечения регионального социально-экономического развития требуется:

1. Развитие региональных транспортно-коммуникационных систем. Однако строительство и реконструкция объектов дорожно-транспортной инфраструктуры приводит только к временному улучшению ситуации, так как увеличение пропускной способности улично-дорожной сети стимулирует население к использованию личных автомобилей, что ведет к увеличению количества автомобилей и росту интенсивности движения.
2. Строительство остановочных пунктов в новых промышленных зонах за счёт средств регионального бюджета для обслуживания массового потока работников.
3. Привлечение промышленных предприятий, коммерческих структур к организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно.
4. Налаживание транспортного обеспечения массового строительства новых жилых районов и комплексов.
5. Налаживание надёжного транспортного сообщения с крупными городами в случае сокращения производства или полной остановки предприятий в малых, а особенно в моногородах в целях недопущения роста социальной напряженности.
6. Формирование единых крупных городских агломераций для стабилизации рынка труда.

Требуется оптимизация схем транспортного обслуживания населения на региональном и межрегиональном уровнях в целях недопущения дублирования автомобильного и железнодорожного транспорта. Они должны не конкурировать, а дополнять друг друга. В случае,

[38] Прямая речь. Первый заместитель начальника департамента технической политики ОАО «РЖД» О. Терегулов // Гудок, 12.11.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1235441&archive=2014.11.12 (дата обращения: 14.10.2016).

если по маршруту идёт поезд, населённость которого позволяет обслуживать ещё больший пассажиропоток, то нет смысла запускать параллельно автобусное сообщение.

В целях повышения транспортной мобильности населения на региональном и межрегиональном уровнях требуется развитие интермодальных пассажирских перевозок. Для этого необходимо формирование связующих узлов, объединяющих работу различных видов общественного транспорта по единой схеме. Прежде всего, речь идёт об использовании подвозящих маршрутов. Можно также разделить маршрут между электропоездом и автобусом по мере снижения населённости вагонов. Автобусное сообщение более эластично по спросу, чем железнодорожные перевозки. Поезда же имеют конкурентные преимущества там, где возникают автомобильные заторы.

Смысл создания формирования транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) в том, чтобы максимально уменьшить количество автомобилей, въезжающих в город, пересадив людей на общественный транспорт. В некоторых случаях для создания ТПУ необходимо изменить месторасположение станций и остановочных пунктов, чтобы сделать посадку на общественный транспорт более удобной.

В настоящее время ежедневно около 1,3 млн человек приезжают в Москву из близлежащих районов по железной дороге. При этом подходы к железнодорожным станциям и остановочным пунктам плохо оборудованы, освещены, забиты автомобилями, передвижение пассажиров затруднено торговыми объектами, примитивными рынками, нелегальными торговцами, бороться с которыми можно, но это требует приложения больших усилий.

3.2. Развитие межрегиональных пассажирских перевозок

Развитию межрегиональных пассажирских перевозок, прежде всего, способствует реализация программы «Дневной экспресс», действующей во многих регионах России. В частности, в Сибири по этой программе организуются межрегиональное сообщение и подвоз пассажиров в новосибирский аэропорт «Толмачёво».

Поезда дневного следования, курсирующие на расстояние до 600-700 км с преобладанием сидячих вагонов – это железнодорожные низкобюджетные перевозчики (лоукостеры), которые могут конкурировать с авиаперевозчиками. Относительная дешевизна билетов обуславливается высокой наполняемостью вагонов вследствие преобладания сидячих мест, наличием различных классов, в том числе и самых экономичных.

В качестве основного типа подвижного состава для реализации программы используется ЭС1 «Ласточка» (рис. 3) – скоростной электропоезд, созданный на платформе Siemens Desiro для российских железных дорог. Именно такие поезда курсируют или планируются к запуску на маршрутах: Москва – Орёл – Курск – Белгород, Москва – Брянск, Москва – Смоленск, Нижний Новгород – Киров. По маршруту Москва – Санкт-Петербург начал курсировать сдвоенный электропоезд «Ласточка-премиум», состоящий из десяти вагонов. Планируется что через несколько лет ЭС1 будет курсировать по маршруту Барнаул – Новосибирск.

Замена обычных поездов в дальнем сообщении, в которых были вагоны разных типов (СВ, купейные, плацкартные и общие), электропоездами (какими бы совершенными они не были) является скрытым ухудшением качества предоставляемой услуги. Просидеть 5-6 часов даже в откидывающихся (авиационных) креслах тяжелее, чем пролежать на полке, с возможностью сидеть и стоять. Транспортная усталость от нескольких часов пути днём будет больше, чем после тех же часов сна в ночных поездах.

Дороговизна билетов и отсутствие субсидирования будут стимулировать концентрацию населения в местах приложения трудовых усилий на долговременной основе. Министерство финансов РФ предлагает отменить субсидирование железнодорожных билетов на

маршруты протяжённостью более 1,5 тыс. км, мотивируя это тем, что для перемещения на большие расстояния пассажиры реже пользуются поездами, предпочитая самолеты[39].

Рис. 3. Электропоезд ЭС1 «Ласточка» сообщением Орёл – Москва на станции Орёл[40]

Для повышения рентабельности железнодорожных перевозок предлагается увеличить загруженность поездов на популярных маршрутах, заменить плацкартные и купейные вагоны на двухэтажные и сидячие (на короткие расстояния) и оптимизировать расходы. В случае отмены субсидирования Россия начтёт приближаться к транспортной модели США (а также Канады, Мексики, Бразилии и Аргентины), где пассажирские перевозки выполняются преимущественно автомобильным и региональным воздушным транспортом.

Планы возрождения региональной авиации и приобретения воздушных судов разрабатывались ещё в 2011-2012 гг. Воплотить их в жизнь позволило создание программы субсидирования авиаперевозок в Приволжском федеральном округе (ПФО). Также помощь в решении этого вопроса оказана правительством Оренбургской области. Проект получил право на существование, благодаря таким факторам, как относительно невысокая стоимость билетов, оптимизация маршрутной сети и создание стыковочных рейсов, обширная рекламная кампания.

Однако, в 2014 г. *в маршрутной сети авиакомпании «Оренбуржье» отсутствовали рейсы, выполняемые без бюджетной поддержки*. Таким образом, планово-убыточные (из-за большой себестоимости пассажиро-километра) региональные авиаперевозки, возможны только на условиях субсидирования.

Проект создания и развития авиакомпании «Оренбуржье» примечателен тремя моментами:

Во-первых, восстановление внутреннего и межрегионального воздушного сообщения — актуальная тема для властей большинства субъектов РФ. Но успешных проектов в этом сегменте крайне мало, а примеров создания новых авиакомпаний нет в принципе.

[39] И. Дмитриева. Субсидии следуют за пассажиром. Транспорт России №40, 3 октября 2013 г. URL: http://www.transportrussia.ru/zheleznodorozhnyy-transport/subsidii-sleduyut-za-passazhirom.html (дата обращения: 17.10.2016).

[40] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=561690&LNG=RU#picture.

Во-вторых, как говорил полномочный представитель президента в ПФО М. Бабич, «сейчас важно, чтобы люди поверили, что самолеты летают».

В-третьих, опыт «Оренбуржья» полезен для понимания рациональности возрождения авиасвязи: в России нет системы оценки потенциального пассажиропотока между городами[41].

Рассмотрим институциональные проблемы развития региональных перевозок пассажиров воздушным транспортом и способы формирования узловых аэропортов на примере Томской области. В 2014 г. начали выполняться полёты по маршруту Каргасок (северный районный центр Томской области) – Новосибирск, на который распространяется программа субсидирования перевозок отдельных категорий пассажиров из федерального бюджета. Для повышения эффективности перевозок компания «Томск Авиа» хотела бы хочет включить в этой маршрут внутрирегиональное направление Томск – Каргасок, который, однако, из-за несовершенства институционального поля не может быть субсидируемым из федерального бюджета РФ. Таким образом, для экономического существования этого маршрута необходимо выделение субсидий из регионального бюджета.

Необходимо отметить, что не все межрегиональные перевозки нуждаются в субсидиях: например, направление Стрежевой – Тюмень является коммерчески привлекательным, поскольку удовлетворяет транспортные потребности вахтовиков, работающих в Стрежевом. Региональные компании стремятся замыкать проблемные направления на коммерчески привлекательные маршруты.

Для обеспечения безубыточности авиаперевозок в регионах России на каждый рубль, выплачиваемый за перевозку самим пассажиром, необходимо доплачивать около 2,5 рублей. На Севере и Дальнем Востоке, где цены на топливо и аэропортовые сборы выше, величина субсидий должна быть больше[42]. При организации местных воздушных сообщений величина субсидий должна быть ещё больше, кроме того, необходима реконструкция взлётно-посадочных полос (ВПП) и аэропортового хозяйства за счёт средств федерального и региональных бюджетов.

Авиаперевозчики подошли к предельной нижней границе экономически обоснованных тарифов. Это значит, что в ближайшие годы доступность авиаперевозок расти практически не будет. Ситуацию может исправить путём:

- субсидирования авиаперевозок с целью стимулирования пассажиропотоков;
- радикального снижения стоимости владения парком региональных авиакомпаний (например, путём внесения региональных и местных самолетов в уставный капитал авиакомпаний);
- создания системы регионально-магистральных хабов, с целью наращивания региональных пассажиропотоков[43].

Авиакомпании конкурируют за обслуживание перевозок вахтовых рабочих. Во-первых, вахтовым способом обслуживаются высокодоходные добывающие производства, во-вторых, затраты на приобретение билетов на поездки с рабочими целями рассматриваются людьми как инвестиции, часто неизбежные. Эффект относительно низкой эластичности спроса по тарифу наблюдается и на южных, курортных направлениях, особенно из районов Крайнего Севера: летний отдых в тёплых краях жизненно важен для тех, кто живёт в этих регионах.

---

[41] А. Белоусов. Летающее «Оренбуржье» // «Эксперт Урал» №26 (650), 22 июня 2015 - 28 июня 2015. URL: http://expert.ru/ural/2015/26/letayuschee-orenburzhe/ (дата обращения: 22.02.2016).

[42] В. Михайлов. Полеты вокруг и около // «Эксперт Сибирь» №11, 10 марта 2014 - 17 марта 2014. URL: http://expert.ru/siberia/2014/11/poletyi-vokrug-i-okolo/ (дата обращения: 17.10.2016).

[43] В. Михайлов. Полеты вокруг и около // «Эксперт Сибирь» №11, 10 марта 2014 - 17 марта 2014. URL: http://expert.ru/siberia/2014/11/poletyi-vokrug-i-okolo/ (дата обращения: 17.10.2016).

3.3. Транспортное обеспечение формирования крупных (межрегиональных) городских агломераций

Строительство высокоскоростной магистрали Екатеринбург – Челябинск является межрегиональным проектом, нацеленным на создание макрорегиона Большой Урал (Уральский урбанистический район). На базе двух крупных городов – Екатеринбурга и Челябинска может быть создана уникальная для России полицентрическая агломерация, численность населения которой будет составлять около 3,5 млн человек.

Программа строительства высокоскоростной магистрали Челябинск – Екатеринбург принята и утверждена компанией ОАО «РЖД» Рассматривались два варианта прохождения трассы: через Касли и Каменск-Уральский. Наиболее целесообразным оказался первый вариант. Это связано с тем, что, во-первых, при прохождении трассы через Каменск-Уральский невозможно добиться часовой доступности, а во-вторых, она не будет проходить через Снежинск, Сысерть, Озерск и Касли.

Директор Федерального центра проектного финансирования Внешэкономбанка И. Пономарев указывает на вовлечение в зону действия агломерационных эффектов «недооформленной микроагломерации» Касли – Озерск – Снежинск, включающую города с очень высоким технологическим и научным потенциалом, которые в настоящее время испытывают спад социально-экономической активности[44].

Расстояние между региональными центрами – 200 км, при скорости в 250 км его можно преодолеть за час[45]. Это обеспечит мобильность, приведёт к повышению качества жизни, обеспечит часовую доступность городов-миллионников. Расстояние позволяет использовать электропоезда ЭС1 «Ласточка». Интервал движения может составлять 15 минут.

По предварительным оценкам, стоимость строительства магистрали составит 122,6 млрд руб., закончить его планируется до 2020 г. Проект считается окупаемым. По оценкам президента Центра экономики инфраструктуры В. Косого, пассажиропоток на линии Екатеринбург – Челябинск должен составить более 2,7 млн человек в год[46]. Однако при этом развитие аэропорта Баландино (Челябинск) в качестве хаба будет, скорее всего, приостановлено в пользу екатеринбургского Кольцово.

В 2016 г. для реализации проекта Челябинская область учредила специальную проектную компанию – хозяйственное партнёрство «Уральская скоростная магистраль». Вклад региона в капитал партнёрства составил 50 млн руб., средства будут направлены на подготовку технико-экономического обоснования инвестиционного проекта. В то же время со своим участием в проекте пока не определилось руководство Свердловской области[47].

Транзитное значение ВСМ Челябинск – Екатеринбург заключается в том, что она должна стать частью ВСМ Москва – Пекин. Кроме того, линия свяжет две ветки Транссиба, на которых расположены Екатеринбург и Челябинск.

3.4. Технические преимущества скоростного пассажирского поезда «Тальго»

Для межгосударственных скоростных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом наиболее подходящим типом подвижного состава являются, по нашему мнению, поезда «Тальго» (рис. 4), разработанные в Испании. Помимо всего прочего локализация их производства налажена в Астане – столице Казахстана – государства-члена ЕАЭС (торговая марка «Тальго-Тулпар»). Выделим главные технические преимущества этих составов.

---

[44] Г. Жога. Вагон-самолет // «Эксперт Урал» №30-34 (654), 20 июля 2015 - 23 августа 2015. URL: http://expert.ru/ural/2015/34/vagon-samolet/ (дата обращения: 22.02.2016).

[45] Конкурентоспособность высокоскоростной магистрали крайне высока, так как время пути от Челябинска до Екатеринбурга на автомобиле занимает в среднем два с половиной часа, а на автобусе – порядка четырех.

[46] Г. Жога. Вагон-самолет // «Эксперт Урал» №30-34 (654), 20 июля 2015 - 23 августа 2015. URL: http://expert.ru/ural/2015/34/vagon-samolet/ (дата обращения: 22.02.2016).

[47] Начало положено. Лента новостей // Гудок, 23.03.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1331368&archive=2016.03.23 (дата обращения: 24.03.2016).

Рис. 4. Поезд «Тальго»[48].

1. Наличие механизма автоматического изменения ширины колёсных пар, позволяющего быстро в процессе движения на другую ширину колеи. Переход с одной колеи на другую осуществляется менее чем за 30 мин., тогда как для замены тележек требуется около 2-х часов. Благодаря этому сократится время простоя поездов, например, на белорусско-польской границе.

2. Наличие системы обдува и обогрева тележек вагонов. Переход с одной колеи на другую успешно осуществляется в том случае, если колёсные пары защищены от наледи. Однако в условиях низких температур, накопления снега и наледи на тележках данная технология испытана недостаточно. В Бресте будет спроектировано и построено путевое устройство для смены расстояние между колёсами поезда. Над ним будет возведён ангар, предохраняющий конструкцию от атмосферных осадков.

3. Применение системы пассивного («маятникового») наклона кузова вагонов, что позволяет поезду проходить кривые без снижения скорости, сокращая время хода на 20-30% и повышая комфорт пассажиров.

4. Подвеска крепится за крышу вагона, поэтому центр тяжести смещается вниз, что также обеспечивает хорошую вписываемость в кривые, а, следовательно, высокую скорость при прохождении прямых и кривых участков.

5. Независимое крепление колёс, установленных на две полуоси, что способствует повышению плавности прохождения кривых и снижает износ в системе колесо-рельс.

6. Оригинальная конструкция вагонной тележки: на один вагон приходится два колеса, а каждый следующий вагон прикрепляется на одну тележку.

7. Наличие пневматической подвески, не имеющей аналогов в мире. Конструкционные особенности пола в вагоне, сделанного на «плавающей» основе, уменьшают вибрацию в салоне.

8. Лёгкость вагонов. Корпус вагона сделан из прочных, но лёгких алюминиевых сплавов. Малая масса состава позволяет набирать высокую скорость и меньше воздействовать на путь, сокращая его износ. Кроме того, алюминиевый вагон долговечнее стального, т. к. не подвержен коррозии.

9. Вагоны могут эксплуатироваться в диапазоне температур от -40 до +40 гр., что делает приемлемой их эксплуатацию в России и на евро-азиатском пространстве.

[48] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=486362&LNG=RU#picture.

10. Составы гибридные: их можно использовать как на электрифицированных, так и на неэлектрифицированных участках.

11. Наличие в вагонах дизель-генераторных установок. В случае нештатной ситуации, например, остановки поездка на перегоне, вырабатываемой ими электроэнергии хватит на поддержание жизнедеятельности состава в течение 30 час.: в вагонах будут тепло, вода, свет и доступ в интернет.

12. Удобные кресла в вагоне, позволяющие ехать как в строго сидячем, так и в наклонном положении.

13. Наличие специального купе для инвалидов-колясочников, лифтов для инвалидных кресел, устройство полов на одном уровне и без уклонов. Наличие специальных указателей для незрячих и слабовидящих пассажиров, визуальных дисплеев – для людей с ослабленным слухом.

14. Вагоны сконструированы так, что вход всегда находится на одном уровне с перроном. Они будут удобны для использования не только лицами с ограниченными возможностями, но и пассажирами с объёмным багажом или детскими колясками[49].

В настоящее время поезд «Тальго», который в России получил название «Стриж», курсирует по маршруту Москва – Нижний Новгород. Время в пути поезда, следующего без промежуточных остановок, составляет 3 часа 35 мин, максимальная скорость – 160 км/ч.

Между тем у локомотивов и вагонов «Стрижа» максимальная скорость может достигать 200 км/ч. В планах железнодорожников – повысить скорость поездов на этом маршруте до 180 км/ч., а время в пути сократить до 3 часов 20 мин.

С другой стороны, ОАО «ФПК» и Горьковская железная дорога планируют включить в маршрут следования поезда дополнительные остановки на станциях Вязьма и Гороховец. После этого, по мнению железнодорожников, этот маршрут в ещё большей степени станет туристическим[50].

Российский «Тальго» – не мотор-вагонный состав, а поезд на локомотивной тяге (электровоз с вагонами). В конечных пунктах маршрута возникает необходимость перегона локомотива из хвоста в голову состава, что требует времени и свободных путей. График движения предусматривает всего лишь 40 мин. стоянку в Нижнем Новгороде, что требует изменения технологии работы станции.

ОАО «РЖД» вполне могло бы закупить составы «Тальго-250» с головными моторными вагонами обтекаемой формы, как это было сделано в Узбекистане, где по маршруту Ташкент – Самарканд и др. курсирует поезд «Афросиаб» (рис. 6), однако это снизило бы эффективность использования тяговых ресурсов.

Во-первых, ЭП20 «Олимп» (рис. 5) – является двухсистемным электровозом, который можно использовать на дорогах, электрифицированных как постоянным, так и переменным током.

Во-вторых, электровозы легче использовать в едином обороте (подавать под другие составы), чем целый поезд с собственными моторными головными вагонами.

В-третьих, вместо электровоза к составу можно прицепить тепловоз и пустить поезд по неэлектрифицированным линиям.

---

[49] Е. Гронский. Легче на поворотах // Гудок, 24.12.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1015156&archive=2013.12.24 (дата обращения: 17.10.2016).

[50] А. Фролов. Первый пошёл // Гудок, 05.06.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1276358&archive=2015.06.05 (дата обращения: 14.10.2016).

Рис. 5. Электровоз ЭП20 «Олимп» с поездом «Тальго»[51].

Рис.6. Высокоскоростной поезд Тальго-250 «Афросиаб»
на станции Тукимачи, Узбекистан[52]

Изначально испанские составы были предназначены для маршрута Москва – Берлин, их использование сократило бы время в пути до 16-17 часов вместо 28. Планируется, что поезд Москва – Берлин будет состоять из 20 вагонов, в которых можно перевезти 216 пассажиров. В любом случае, эффективность использования составов типа «Тальго» повысится с расширением сети скоростного и высокоскоростного движения в России и на всём евроазиатском пространстве.

Помимо подвижного состава для скоростных и высокоскоростных перевозок производства компаний из Испании и Германии возможна закупка продукции других производителей.

[51] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=479592&LNG=RU#picture.
[52] Источник: http://www.parovoz.com/newgallery/pg_view.php?ID=356226&LNG=RU#picture.

В частности, в Китае разрабатывается новое поколение высокоскоростных поездов, способных достигать скорости 400 км/ч и использовать как китайскую (шириной 1434 мм), так и российскую колею (1520 мм).

3.5. Проблемы осуществления межгосударственных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом

Внутренние и внешние факторы падения объёма перевозок пассажиров и сокращения количества пассажирских поездов и прицепных вагонов в международном сообщении.

Такими факторами являются:

1. Конкуренция с воздушным и (в меньшей степени) автомобильным транспортом.

2. Ликвидация перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок и повышение стоимости проезда в международном сообщении.

3. Несовершенство тарифообразоваания и необходимость оплачивать условно-постоянные расходы безотносительно к составности поездов и населённости вагонов.

4. Неисполнение графика движения поездов, задержки на межгосударственных стыковых пунктах.

Сокращение пассажиропотока снизило населённость поездов и, как следствие, их рентабельность. Принимаемые пассажирскими компаниями меры, направленные на повышение сервиса, сокращение времени следования, приобретение нового подвижного состава, не дают ощутимых результатов, что в конечном итоге заставляет закрывать нерентабельные маршруты[53].

Между тем, железнодорожные перевозки обоснованно занимают свою нишу на рынке транспортных услуг:

- обеспечивая всепогодное пассажирское сообщение между городами и населёнными пунктами стран Европы и Азии;
- создавая конкурентную среду;
- удовлетворяя потребности пассажиров, страдающих аэрофобией54 и нежелающих испытывать дискомфорт, присущий длительным поездкам на автобусах.

Кроме того, переключение пассажирских перевозок с воздушного и автомобильного транспорта на железнодорожный транспорт позволяет улучшить экологическую ситуацию, особенно в крупных городах.

В настоящее время имеется платёжеспособный спрос на пассажирские перевозки даже на таких длинных маршрутах, как Москва – Улан-Батор и Москва – Пекин. В целях сохранения железнодорожного пассажирского сообщения по маршрутам Москва – Берлин и Москва – Париж необходимо оказать им государственную поддержку.

Реформирование финансовых отношений в сфере международных перевозок. В результате несовпадения интересов сторон, ответственных за формирование и пропуск международных пассажирских поездов возникают разногласия при разработке графиков их движения, определении тарифов и установлении дороги формирования поезда.

Новая модель организации перевозок основана на финансовой ответственности перевозчика на всём пути следования поезда. Российское ОАО «ФПК» оплачивает проследование поездов формирования иностранных железных дорог исходя из числа поездо-километров и количества вагонов. При этом доходы от осуществления пассажирских перевозок складываются из двух частей: из плацкарты и билетной составляющей. Стоимость плацкарты устанавливается железной дорогой формирования и перечисляется ей для возмещения затрат по эксплуатации вагонов.

---

[53] С. Плетнёв. Теряем альтернативу // Гудок, 13.05.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1272449&archive=2015.05.13 (дата обращения: 17.10.2016).

[54] По оценкам, аэрофобией страдает до 20% населения планеты.

Билетная составляющая разделена на части, соответствующие количеству железнодорожных инфраструктур, по которым следует поезд, и перечисляется национальным перевозчикам. Проблема в том, что при снижении составности международных поездов сумма, получаемая национальным перевозчиком от билетной составляющей, не обеспечивает полного покрытия расходов на обслуживание его проследования. Дело в том, что ОАО «ФПК» рассчитывается с владельцем инфраструктуры – ОАО «РЖД», исходя из наличия 14 вагонов в составе, а их реальное количество может быть существенно ниже, кроме того, средняя населённость вагонов может не дотягивать и до половины (например, в I-ом полугодии 2014 г. она не превышала 40%).

Повышение экономической эффективности пассажирских железнодорожных перевозок возможно путём сокращения количества отправлений поездов и увеличения их составности. В связи с этим, железнодорожным администрациям было предложено оставить в обороте только поезда, курсирующие по территории РФ, составностью не менее 14 вагонов и населённостью не менее 70%.

Сложная ситуация на межгосударственных стыковых станциях. Периодически на ряде межгосударственных стыковых станций сгладывается напряжённая ситуация, связанная с задержками (до 3-х часов и более) пассажирских поездов. Наиболее проблемными считаются поезда Душанбе – Москва и Ташкент – Москва.

Поезда формирования дорог Узбекистана и Таджикистана не соблюдают график движения ещё до прохода в Казахстан. Проблему ввода их в график вынуждена решать российская Приволжская железная дорога (ПривЖД) путём введения в действие системы «Стандарт», предусматривающей сопровождение опаздывающего поезда машинистом-инструктором и работником службы пути. Вкупе с повышенным вниманием со стороны диспетчеров и дежурных по станциям система обеспечивает опаздывающим поездам прохождение участков дороги с повышенной скоростью. При этом ПривЖД несёт некомпенсируемые расходы, связанные с повышенным расходом топлива (энергии) локомотивами нагоняющих поездов, задержками других попутных и встречных поездов, пропускающих опоздавший, отмены (сокращения) ремонтных «окон» и др.

Испытывают сложности и сотрудники пограничной службы, которые не могут одновременно проверять сразу два состава. Поэтому прибывший на станцию по расписанию встречный поезд ждёт досмотра, пока контролирующие органы обслужат опоздавший. Причинами отставания может быть задержки в работе таможенных органов Казахстана[55].

Организация эффективных межгосударственных пассажирских сообщений приведёт к повышению подвижности трудовых ресурсов, увеличению гибкости рынка труда. Расширение сети скоростного и высокоскоростного движения рассматривается как один из важнейших путей возврата пассажиров на железную дорогу.

3.6. Строительство и эксплуатация высокоскоростных магистралей (ВСМ)

Осью сети российских высокоскоростных магистралей должен стать международный транспортный коридор Москва – Пекин, создание которого соответствует китайской инициативе Экономического пояса Шёлкового пути. В Китае уже построена ВСМ Пекин – Урумчи протяженностью 3200 км. В России первой ВСМ должна стать линия Москва – Казань протяжённостью около 770 км.

Предполагается, что по ВСМ Москва – Казань будут курсировать четыре типа поездов:

1) высокоскоростные с максимальной скоростью до 400 км/ч;
2) региональные ускоренные (на расстояние 100–200 км) со скоростью до 200 км/ч;
3) ночные ускоренные (например, из Москвы в Екатеринбург по комбинированной трассе можно будет добраться за 14 час.)[56];

[55] И. Вьюгин. Пропустить опоздавших // Гудок, 24.04.2014. http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1142768&archive=2014.04.24 (дата обращения: 17.10.2016).

[56] Одно из предложений касается возможности использовать на маршруте Москва – Казань поездов большой составности с последующим их расцеплением в Казани и дальнейшим следованием, но с меньшим количеством

4) ускоренные грузовые поезда, перевозящие дорогостоящие грузы (прежде всего, контейнерные)57.

Эффективная конкуренция с межрегиональными перевозками пассажиров воздушным транспортом, закрытие так и не реализованных программ и проектов возрождения региональной авиации. ВСМ будут эффективно конкурировать с региональной авиацией, попытки возрождения которой, предпринимаются, например, в ПФО. В европейской части России крупные населённые пункты в среднем расположены на расстоянии 70-100 км друг от друга, такое расстояние высокоскоростной поезд проходит за 15-20 мин.

Рост подвижности населения, обеспечение маятниковой миграции с рабочими, социально-бытовыми и культурными целями. ВСМ – это межрегиональное метро, для которого важно не только высокая скорость, но и тактовый график движения с максимальным интервалом – 30 мин. Строительство сети ВСМ в России приведёт не только к повышению мобильности населения, но и созданию значительного числа квалифицированных рабочих мест, развитию маятниковой рабочей миграции.

Одним из важнейших вопросов является уровень тарифов на поездки по ВСМ. Целесообразно выделение четырёх классов обслуживания: туристический, экономический, бизнес и первый. Пассажир туристического класса платит только за поездку, все дополнительные услуги оплачиваются отдельно. При этом тарифы на поездку в т. н. уплотнённом эконом-классе будут равны стоимости плацкартных билетов на то же расстояние. Классность должна отражать дифференциацию доходов населения.

Предполагается большой выбор транспортных услуг, например, курсирование ВСМ-экспрессов с минимальным количеством остановок, преодолевающим маршрут Москва – Казань менее чем за 3 часа, и поездов с большим количеством остановок, удовлетворяющих транспортные потребности населения городов, расположенных вдоль линии ВСМ. Например, предусмотрены остановки в Орехово-Зуеве, Дзержинске и др. населённых пунктах.

При этом жители, например, Владимира получат возможность работать сразу в двух агломерациях: в Москве и Нижнем Новгороде, которые будут находиться в часовой доступности. Появится реальная возможность переносить офисы из Москвы в другие города, где аренда недвижимости дешевле, а транспортная и экологическая обстановка лучше. Первый вице-президент ОАО «РЖД» А. Мишарин – главный лоббист проектов ВСМ в России, приводит пример Франции, где после строительства ВСМ Париж – Лион «в Лион стали перебираться университеты, офисы компаний, выставочные площади и многое другое»[58].

Противоречивое влияние ВСМ на социально-экономическую обстановку в России и рынок труда. Дело в том, что уже сейчас в Московском регионе образовались т.н. «спальные районы Москвы». При этом в дальних районах Подмосковья, а также в близлежащих областях работа носит полувахтовый характер (например, «неделя через неделю»). С ростом мобильности населения такой характер работы распространится и на дальние регионы.

Кроме того, возможность работать, совершать покупки, лечиться, учиться и проводить досуг в Москве, с одной стороны, будет угнетающе воздействовать на развитие аналогичных производств и услуг в провинциальных городах. С другой стороны, они получат платёжеспособных потребителей с московским уровнем зарплат на тот период, когда люди будут отдыхать дома. Кроме того, увеличатся потоки москвичей, приезжающие в провинциальные города с деловыми и социально-культурными целями.

Необходимо отметить, что относительно низкие уровни арендных ставок, заработной платы и, возможно, товарных цен и тарифов на услуги в регионах во многом обусловлены

вагонов, в Пермь, Челябинск, Екатеринбург и далее. Именно такую концепцию движения поездов и их конструктивных особенностей предлагает немецкий концерн «Сименс».

[57] Предполагается, что движение грузовых контейнерных составов будет, происходить в ночное время.

[58] С. Плетнёв. Восприятие масштаба. Интервью с первым вице-президентом ОАО «РЖД» А. Мишариным // Гудок, 02.12.2013. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1006581&archive=2013.12.02 (дата обращения: 17.10.2016).

именно их транспортной недоступностью, которую ВСМ в полной мере не преодолеет. Даже если будет обеспечена часовая доступность того или иного города всё равно сохранятся барьеры в виде транспортных тарифов, которые в любом случае будут выше, чем в пригородных поездах. Отсутствие таких барьеров приведёт к тому, что разница между экономическими показателями Москвы и региональных столиц будет нивелирована и возникнет реальный агломерационный эффект.

Агломерационные эффекты ВСМ: плюсы и минусы. Миграция трудовых ресурсов, их концентрация в крупных городах, появление агломерационных эффектов – демпфер изменений структуры национальной экономики, закрытия неэффективных производств, сдвигов в пространственном размещении производства и населения. Большие города, агломерации разных типов позволяют создавать новые рабочие места по обслуживанию компактно проживающего населения, реализуют эффект масштаба, прежде всего, в сфере инфраструктурного обеспечения жизнедеятельности. Недостатком агломерационных образований является чрезмерное распространение в них сферы услуг в ущерб промышленному производству. Во многом формирование агломераций – это и результат деиндустриализации и её причина. Промышленное производство чуждо агломерациям даже с экологической точки зрения.

Большинство инфраструктурных проектов такого рода экономически не окупаются. При этом социально-экономические эффекты, как правило, выше стоимости проекта. Считается, что государство потратит больше средств на социальную поддержку населения в депрессивных регионах с высоким уровнем безработицы, которые не являются донорами федерального бюджета, а наоборот – реципиентами дотаций. Дешевле повысить мобильность населения депрессивных территорий, обеспечив транспортную доступность более благополучных регионов и городов.

Строительство ВСМ даёт возможность значительно расширить границы агломераций, а значит, вовлечь в активную экономическую жизнь больше регионов. Появляются новые возможности для средних и малых городов, которые попадают в зону тяготения ВСМ. Оценка агломерационных эффектов показала, что наибольшую отдачу даёт увеличение плотности экономической деятельности на территории, по которой проходит ВСМ. По расчётам Фонда «Центр стратегических разработок», выполненных по методике Всемирного банка, увеличение численности населения в агломерации в два раза приводит к росту производительности труда на этой территории на 3,4%, а ВСМ генерирует новые агломерации[59].

Считается, что положительные агломерационные эффекты будут превышать эффекты от транзитных перевозок[60].

Продуманный и экономически обоснованный маршрут прохождения ВСМ через российские регионы будет обеспечивать гарантированный пассажиропоток, необходимый для окупаемости инвестиций. В большинстве стран ключевым инвестором строительства ВСМ является государство – в среднем доля вложений составляет 70%. Во Франции строительство первой ВСМ полностью финансировалось из одного источника – средств Национального общества железных дорог (SNCF), а в настоящее время, по словам Ф. Лакота, «за это готовы платить и регионы. Первоначально это воспринималось как гениальная бизнес-идея со стороны SNCF, а сейчас – как реальный инструмент развития регионов Франции»[61].

---

[59] Пример Японии свидетельствует: в регионах, куда приходят ВСМ, средняя заработная плата за счет повышения общей экономической активности вырастает на 30–50% в среднесрочный период. Население в регионах с ВСМ в среднем за 10 лет растет на 32–35 промилле, без ВСМ – на 12 промилле. Число активных экономических компаний в регионах с ВСМ – на 46%, без ВСМ – на 20%. Рост поступлений в бюджеты – на 55% и 10% соответственно. См.: В. Косой. Особое мнение // Гудок, 05.02.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1030009&archive=2014.02.05 (дата обращения: 14.10.2016).

[60] Г. Жога. Вагон-самолет // «Эксперт Урал» №30-34 (654), 20 июля 2015 - 23 августа 2015. URL: http://expert.ru/ural/2015/34/vagon-samolet/ (дата обращения: 22.02.2016).

[61] О. Сергеенко. Давно пора. Интервью с техническим советником президента Alstom Transport S.A. Франсуа Лакотом // Гудок, 03.03.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1037889&archive=2014.03.03 (дата обращения: 17.10.2016).

Мультипликативные эффекты строительства и эксплуатации ВСМ. По оценкам А. Мишарина, реализация проекта ВСМ обеспечит только Владимирской области рост валового регионального продукта (ВРП) на 30%. В период строительства владимирские предприятия смогут получить дополнительно заказов на 300 млрд руб.[62] Количество мостов, которые должны быть построены на всём протяжении магистрали, обеспечит загрузку всех мостостроительных заводов в России на год.

Всего на этапе эксплуатации ВСМ Москва – Казань будет создано 30 тыс. рабочих мест, из них половина – в обслуживающих отраслях, в том числе в секторе малого и среднего предпринимательства, который может предоставлять различные услуги: организация питания, отдыха, обслуживание транспортно-пересадочных узлов, которые после запуска ВСМ в постоянную эксплуатацию станут полноценными транспортными кластерами.

Однако большую долю добавленной стоимости при строительстве и эксплуатации ВСМ получат производители подвижного состава, средств железнодорожной автоматики и связи (сигнализации, централизации, блокировки).

Маршруты прохождения линий ВСМ: планы в условиях недостатка финансовых ресурсов. В обновлённой «Транспортной стратегии России до 2030 г.» были скорректированы сроки реализации и стадии работ по проектам развития высокоскоростного движения.

Предполагается, что создание ВСМ Москва – Ростов – Адлер стоимостью 2,322 трлн руб. начнётся после 2020 г. ВСМ Москва – Санкт-Петербург (913,6 млрд руб.) и Казань – Самара (1385,8 млрд руб.), возможно, начнут создаваться после 2021 г. До 2020 г. предполагается рассмотреть целесообразность организации скоростного движения по существующим путям по маршрутам: Москва – Курск, Москва – Ярославль, Омск – Новосибирск., а после 2020 г. будет рассмотрен вопрос создания такого движения по направлениям Самара – Саранск, Саратов – Пенза, Саратов – Волгоград, Екатеринбург – Челябинск.

В то же время заинтересованными сторонами разработаны три варианта маршрута прохождения ВСМ Красноярск – Новосибирск.

1. Через Томск, что будет способствовать решению транспортных проблем этого обойдённого Транссибом крупного научно-промышленного города. Например, авторы концепции развития Томской агломерации отмечают, что «…усилия по развитию Томска в качестве центра опережающего инновационного роста, предпринимаемые на протяжении многих лет, дают ограниченный эффект. Изолированное расположение и слабая интенсивность транспортного сообщения сдерживает приход новых компаний»[63].

2. Через Кемерово, что позволит связать крупные промышленные центры Кемеровской и Новосибирской областей, Красноярского края и Хакасии.

3. Через станцию Тайга. При этом новая линия пройдёт параллельно Транссибу (Транссиб-2), а её строительство и дальнейшая эксплуатация потребуют меньших затрат.

При выборе маршрута прохождения ВСМ нужно учитывать сложные природно-климатические условия: перепад температур от +40 до –45 градусов, сложный рельеф местности, возможное пролегание трассы через горные массивы Восточного Саяна и Кузнецкого Алатау. При любом варианте прохождения трассы, скорость движения поездов более 250 км/ч позволит сократить время передвижения по маршруту Красноярск – Новосибирск в четыре раза (3,5 часа вместо 12 часов в настоящее время)[64].

Однако, в условиях финансово-экономического кризиса проект строительства ВСМ Москва – Ростов-на-Дону – Сочи протяжённостью около 1600 км был временно заморожен. По плану строительство должно было быть закончено к 2028 г., его ориентировочная стои-

---

[62] И. Евдокимов, Н. Морохи. Высокоскоростные магистрали подтолкнут экономическое развитие территорий // Гудок, 02.06.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1173830&archive=2014.06.02 (дата обращения: 17.10.2016).

[63] В. Михайлов. Триллион за агломерацию // «Эксперт Сибирь» №43-44 (464), 19 октября 2015 - 1 ноября 2015 http://expert.ru/siberia/2015/44/trillion-za-aglomeratsiyu/ (дата обращения: 20.02.2016).

[64] Е. Пасечник. Двигатель Сибири // Гудок, 03.03.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1037885 &archive=2014.03.03 (дата обращения: 13.10.2016).

мость составляла 2,3 трлн руб. в ценах 2014 г. Скорость движения должна составить 320-350 км/ч, время в пути между конечными пунктами – около 5 часов[65]. Приоритет отдан строительству ВСМ Москва – Казань.

По мнению первого вице-президента Российского союза инженеров И. Андриевского, «от реализации проекта стоит ждать мультипликативного эффекта при сочетании пассажирских перевозок с грузовыми. Появление эффективных грузоперевозок на этом направлении, несомненно, разгрузит автомагистрали и создаст дополнительные рабочие места. Всё это увеличивает шансы проекта на реализацию. Совмещение является очень привлекательным для ОАО «РЖД», особенно если учесть, что компанию критикуют за низкую скорость грузоперевозок, но для обоснования проекта нужно привлекать не только зарубежный опыт, но и отечественных специалистов-проектировщиков»[66].

В пользу организации совмещённого грузопассажирского движения по ВСМ свидетельствует опыт Китая, где, например, ВСМ Вэньчжоу – Фучжоу имеет тройное назначение: её активно используют как для пассажирского, так и для грузового движения, а поскольку линия проходит вдоль побережья недалеко от Тайваня, по ней осуществляются перевозки грузов специального назначения для военных нужд[67].

На ВСМ нерационально движение со скоростью менее 160 км/ч, поэтому в России была разработана грузовая платформа для обеспечения движения с такой скоростью. Более того, российско-китайская рабочая группа поставила перед компаниями транспортного машиностроения задачу разработать концепцию производства подвижного состава для грузовых перевозок по ВСМ, в частности, вагонов для почтово-багажных поездов, которые способны следовать со скоростью 270 км/ч и более. Причём в них можно будет перевозить не только почту, но и скоропортящиеся продукты, а также дорогостоящие грузы[68].

Кроме того, строительство ВСМ приведёт к тому, что с действующих магистралей будут убраны традиционные «медленные» пассажирские поезда. В результате снизится нагрузка на существующую железнодорожную сеть, что позволило выдвинуть ещё одно общесетевое решение, даже более инновационное, чем перевозки пассажиров ВСМ. Речь идёт о создании целостной сети перевозок контейнеров блок-поездами, идущими по расписанию, которое синхронизировано по основным контейнерным маршрутам, чтобы обеспечить перегрузку контейнеров с одного поезда на другой без промежуточного складирования. Такое решение может повлиять на всю систему грузоперевозок в стране, повысив конкурентоспособность железнодорожного транспорта по сравнению с автомобильным на многих маршрутах[69].

Параллельно с сооружением ВСМ требуется развитие и других маршрутов. Например, БАМа, Среднесибирского хода, создание железнодорожных обходов крупных городов. Для обеспечения скоростных перевозок пассажиров и контейнеров необходимо переводить часть внутрироссийского грузопотока (прежде всего, угля) на дублирующие маршруты (а в некоторых случаях и создавать их)[70].

---

[65] Строительство скоростной железной дороги Москва-Сочи заморожено // РЖД-Партнер, 17.03.2016. URL: http://www.rzd-partner.ru/news/transportnaia-infrastruktura/stroitelstvo-skorostnoi-zheleznoi-dorogi-moskva-sochi-zamorozheno/ (дата обращения: 25.03.2016).

[66] М. Меньшакова. Новый уклад // Гудок, 10.12.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1243255&archive=2014.12.10 (дата обращения: 17.10.2016)

[67] К. Агабабян. Точка невозврата пройдена // Гудок, 03.11.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1313575&archive=2015.11.03 (дата обращения: 08.11.2015).

[68] С. Линяев. Высокоскоростной путь развития страны. Интервью с генеральным директором ОАО «Скоросные магистрали», первым вице-президентом ОАО «РЖД» А. Мишариным // Гудок, 03.06.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1275907&archive=2015.06.03 (дата обращения: 17.10.2016).

[69] С. Плетнёв. Замыкающий эффект. Интервью с научным руководителем Центра экономики инфраструктуры, президентом Хозяйственного партнёрства «Новый экономический рост» М. Дмитриевым // Гудок, 16.03.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1330477&archive=2016.03.16 (дата обращения: 16.03.2016).

[70] Т. Симонова. Сибирь – сердце Транссиба. Интервью с президентом Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири С. Максимовым // РЖД-Партнёр, 27.10.2015. URL: http://www.rzd-partner.ru/interviews/ interview/sibir---serdtse-transsiba/ (дата обращения: 30.10.2015).

Предполагается, что ВСМ Москва – Пекин будет проложена через Россию и Казахстан, но есть и вариант, что линия пройдёт только по российской территории. При этом путь от Москвы до Пекина сократится со 130 до 30 часов. По самым консервативным прогнозам, объём пассажирских перевозок по магистрали составит до 16 млн человек в год. Однако, по мнению В. Савчука, «что касается перспектив присоединения к линии ВСМ стран СНГ, то ответ будет зависеть от технико-экономического анализа такой целесообразности. Окупаемость начинается с 7–10 млн пассажиров в год, а такой потенциальный платёжеспособный пассажиропоток для ВСМ со стороны СНГ пока не просматривается. Скорее, имеет реальные перспективы развитие скоростного пассажирского сообщения со странами Единого экономического пространства»[71].

4. Взаимное влияние развития транспортных коммуникаций и состояния предпринимательской активности, развития малого бизнеса, роста и повышение качества самозанятости населения

4.1. Обеспечение потребностей предпринимателей в железнодорожных транспортно-логистических услугах

Компания ОАО «ФПК-Логистика» организует движение багажных поездов, в том числе по маршруту Владивосток – Москва и обратно. Первый такой поезд, прибывший на Ярославский вокзал Москвы в 2013 г., состоял из 12 вагонов, доставил около 150 тонн груза и находился в пути менее 10 суток. Основными грузополучателями были представители малого и среднего предпринимательства (МСП), занимающиеся поставками материалов и готовых изделий из стран Восточной Азии, прежде всего, из Китая. Предпринимателей могут заинтересовать предложения ОАО «ФПК-Логистика» по осуществлению перевозок типа «склад – склад», «дверь – дверь» с предоставлением дополнительных услуг по упаковке, консолидации и временному хранению багажа. По мере распространения сервиса среди предпринимателей и оборудования новых погрузочно-разгрузочных площадок время формирования поезда, которое изначально составляло две недели, сократится.

Российские компании активно включились в процесс транспортно-логистического обслуживания интернет-торговли. Так, ФГУП «Почта России» поставило задачу, чтобы предельный срок доставки грузов из Китая до городов-миллионников не превышал семи суток. В эти сроки товары из крупных китайских интернет-магазинов будут консолидироваться в китайских логистических центрах, обрабатываться в приоритетном порядке и доставляться до почтовых отделений крупных российских городов.

Перевозка почтовых отправлений по железной дороге позволит существенно оптимизировать транспортные издержки, сократить дополнительные грузовые операции и исключить посредников из логистической цепочки. Операторами перевозок выступают АО «Объединённая транспортно-логистическая компания» и АО «ФПК». Участие последний обусловлено тем, что Китай и Россию связывают четыре маршрута пассажирских поездов, это даёт возможность прицеплять к ним почтовые вагоны и доставлять почтовые отправления в короткие сроки, ведь пассажирский поезд из Пекина в Москву следует 6 дней, в Новосибирск – 2 дня[72].

В свою очередь, в условиях взрывного роста интернет-торговли, особенно с Китаем, интеграция пассажирского и почтово-багажного сообщения – путь повышения доходности курсирования составов в межгосударственном сообщении.

Одновременно необходимо учитывать, что развитие интернет-торговли, которая напрямую связывает покупателей и крупных продавцов с помощью информационных техно-

[71] С. Плетнёв. С восточным акцентом // Гудок, 13.05.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1272432&archive=2015.05.13 (дата обращения: 17.10.2016).

[72] С. Плетнёв. Рассчитали на семь // Гудок, 09.09.2015. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1304845&archive=2015.09.09 (дата обращения: 14.10.2016).

логий, может негативно повлиять на состояние МСП, занимающегося посредническими торговыми операциями.

4.2. Организация придорожного сервиса и развитие малого и среднего предпринимательства, повышение занятости населения

Противоречивое влияние развития придорожного сервиса на состояние сектора малого и среднего предпринимательства (МСП). С началом рыночных преобразований в России объекты придорожного сервиса на скоростных автомагистралях страны (в том числе и на дороге М-4 «Дон») создавались по уведомительному принципу, открывались при жилых частных домах, в дальнейшем возводились отдельно стоящие сооружения. В результате на некоторых участках дорог объекты придорожного сервиса:

- расположены через каждые 10 км;
- сконцентрированы на подъездах к крупным городам;
- построены без учета нормативов и требований, в частности, без примыканий к основной дороге, без полос разгона-торможения;
- зачастую оказывают услуги неудовлетворительного качества.

В 2009 г. была создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (ГК «Автодор»), выполняющая функции заказчика при проектировании, строительстве, реконструкции, ремонте и эксплуатации на платной основе федеральных автомобильных дорог. В настоящее время в доверительном управлении компании находятся трассы М-1 «Беларусь» (протяженностью 450 км), М-4 «Дон» (1716 км) и М-3 «Украина» (432 км). Кроме того ГК «Автодор» является ответственным исполнителем строительства новой скоростной дороги М-11 «Москва – Санкт-Петербург» и Центральной кольцевой автодороги (ЦКАД).

Все эти автомагистрали входят в состав международных транспортных коридоров «Восток – Запад», «Север – Юг» и «Европа – Западный Китай», развитие которых происходит на принципах ГЧП. На автодорогах федерального значения, которые находятся в доверительном управлении ГК «Автодор», уже существовали около 1500 неравномерно и бессистемно размещенных объектов придорожного сервиса. В настоящее время компания участвует в большом количестве судебных разбирательств.

Деятельность ГК «Автодор» по сооружению на платных трассах многофункциональных комплексов дорожного сервиса оказывает угнетающее воздействовать на развитие МСП в придорожных полосах. Доля крупных сетевых операторов может быть высокой не только в топливозаправочном бизнесе, но и в управлении пунктами общественного питания, гостиницами, мотелями, магазинами аптеками.

Государственно-частное партнёрство при развитии придорожного сервиса на скоростных автомобильных дорогах. Одной из задач ГК «Автодор» является выработка системного подхода к формированию предложения услуг придорожного сервиса. Для этого в интересах компании была разработана концепция развития объектов дорожного сервиса на скоростных магистралях России[73]. Цель концепции заключалась в разработке единых форматов (номенклатуры предоставляемых услуг) объектов придорожного сервиса, позволяющих предоставить водителям и их пассажирам весь комплекс необходимых в дороге услуг в одном месте.

Основное положение концепции касается строительства (создания) вдоль дорог многофункциональных комплексов дорожного сервиса (МФК), в состав которых могут входить:

- автозаправочные станции (АЗС);
- оборудованные охраняемые стоянки;
- кафе, рестораны;
- магазины;

[73] Разработчик концепции – известная международная компания JLL, оказывающая консультационные услуги в области управления недвижимостью.

- мотели;
- туалеты[74], душевые, прачечные;
- станции технического обслуживания и пр.

Планируется, что МФК будут созданы на скоростных автодорогах через каждые 40–60 км, более частое размещение может привести к их неокупаемости из-за отсутствия платёжеспособного спроса.

Клиентами МФК могут быть:

1. Пассажиры межрегиональных автобусов, которые, однако, недостаточно платёжеспособны и предпочитают экономить на расходах в пути. По оценкам, в среднем они готовы потратить в дороге не более 10% от стоимости билета на межрегиональный автобус, т.е. около 100–150 руб.

2. Водители грузовых автомобилей, передвигающиеся на дальние расстояния («дальнобойщики»), которые, как показывает практика, предпочитают находиться на самообслуживании (см. п. 1.2.). Отдых водителей в кабине своего автомобиля объясняется не только экономией средств, но обеспечением сохранности груза. Ужесточение контроля труда и отдыха водителей ставит дальнобойщиков перед необходимостью останавливаться с определенной периодичностью и полноценно отдыхать.

Тем не менее, эта категория потребителей предъявляет основной спрос на топливо: за одну заправку они, как правило, заливают в баки автомобилей около 1 тонны дизельного топлива каждый. Чтобы привлечь их на АЗС, МФК оборудуются бесплатные стоянки для автомобилей большой грузоподъёмности, а также бесплатные души и прачечные.

3. Автолюбители, передвигающиеся на частных автомобилях. Этак категория потребителей формирует наибольший спрос на услуги МФК. Автолюбители, как правило, проводят время в отпуске, при этом охотно тратят накопленные деньги на качественные товары и обслуживание. По имеющимся сведениям, их средний чек в придорожных ресторанах и магазинах составляет до 300% от стоимости заправки.

Операторы заинтересованы в наиболее прибыльных объектах, в первую очередь в оперировании АЗС. В настоящее время основными операторами топливозаправочных объектов являются крупные вертикально интегрированные нефтяные компании (ВИНК), для которых это наиболее прибыльная часть бизнеса. Лидером рынка МФК является ОАО «НК «Роснефть». При этом частным собственникам магазинов и кафе, которые без АЗС они не смогут привлечь количество клиентов, достаточное для безубыточной работы, сложно войти в партнерские взаимоотношения с крупными нефтяными компаниями[75].

ОАО «Роснефть» и ОАО «Татнефть» планируют управлять ресторанами, кафе и мотелями при собственных АЗС самостоятельно, чтобы получить максимальную прибыль из всех источников. Однако, следует учитывать, что управление гостиничным хозяйством может быть прибыльным и одновременно высококачественным только в случае создания сети мотелей[76]. В свою очередь, сетевые гостиничные операторы заинтересованы в управлении крупными отелями, рассчитанными минимум на 70–100 номеров, тогда как на трассе нужны объекты вместимостью всего 20–30 номеров класса «эконом».

В МФК привлекаются крупные сети ресторанов и кафе («Макдоналдс», «Шоколадница», «Кофе-хауз» и др.).

Наличие концепции позволяет операторам рынка прогнозировать результаты своей деятельности, а потребителям услуг представлять, услуги какого качества они могу получить на дороге. Гарантом приемлемого уровня качества предоставляемых услуг от имени государ-

---

[74] Наличие туалетов в составе объектов придорожного сервиса не только предусмотрено нормативами, но и является основной причиной остановок на магистралях.

[75] Л. Изъюрова. Опрос подтверждает спрос. Интервью с директором по России и СНГ, начальником отдела стратегического консалтинга компании JLL Ю. Никуличевой // Транспорт России № 10 (921), 10 марта 2016 г. URL: http://www.transportrussia.ru/rynok-uslug/opros-podtverzhdaet-spros.html (дата обращения: 11.03.2016)

[76] М. Макаров. Не заправкой единой… // Транспорт России № 16 (927), 21 апреля 2016 г. URL: http://www.transportrussia.ru/2009/16-927-21-aprelya-2016-goda.html (дата обращения: 26.04.2016).

ства выступает ГК «Автодор». Задача регулятора состоит в том, чтобы, с одной стороны, найти ответственных операторов МФК, а с другой, – контролировать рынок и налаживать обратную связь с пользователями дорог путём проведения опросов потребителей и анализа рынка.

Стоимость строительства МФК относительно невелика и составляет десятки-сотни миллионов рублей. Однако, частным компаниям выгоднее строить их в городе, в аэропорту, на вокзале, то есть там, где вложенные средства могут окупиться за 3-5 лет, тогда как срок окупаемости объекта дорожного сервиса на скоростной автодороге вне крупных городов составляет 8-10 лет. Следовательно, для привлечения инвестиций необходимо создать условия, гарантирующие окупаемость вложенных средств.

Как правило, проекты развития придорожного сервиса реализуются на принципах ГЧП с разными долями государственных и частных инвестиций с учётом текущий социально-экономической ситуации, характеристик автомагистрали, параметров конкретного объекта (МФК), его расположения и потенциальной проходимости. Пожелания операторов придорожного сервиса сводятся к тому, чтобы владелец дороги занимался институциональным обеспечением выделения земельного участка, его инфраструктурным обустройством и только поле этого проводил конкурс на право коммерческого использования[77].

Нельзя не согласиться с мнением заместителя генерального директора ассоциации «РАДОР» А. Цаплиной, что при строительстве объектов дорожного сервиса господдержка из бюджетов разного уровня должна осуществляться только в удаленных и малонаселенных районах, на остальных объектах финансовое госвмешательство излишне. Вполне уместно обратиться к опыту Швеции, где объекты дорожного сервиса располагаются не в придорожной полосе или полосе отвода, а выведены на территории владельцев земель, которые идут вдоль дорог. Однако такое расположение не снижает актуальности определения оптимальной частоты примыканий к автомагистрали.

Организация придорожного сервиса – инфраструктурный бизнес, в котором должны работать «длинные деньги», тогда как в настоящее время банки кредитуют лишь проекты с коротким сроком окупаемости. Ю. Михайличенко предлагает привлекать средства пенсионных фондов, аппелируя к значимости МФК не только для дорожной отрасли, но и для экономики регионов в целом. Вокруг такого комплекса со временем образуется жилая застройка, социальная инфраструктура[78].

Образование МФК способствует созданию рабочих мест с достойным для регионов уровнем оплаты труда, формирует спрос на строительные материалы, продукцию местных фермеров. В марте 2016 г. между ГК «Автодор» и Федеральной корпорацией по развитию малого и среднего предпринимательства (Корпорация МСП) было подписано соглашение о взаимодействии. ГК «Автодор» регулярно осуществляет контроль работы и оказания услуг объектов сервиса, расположенных вдоль трасс, находящихся в управлении компании[79].

Региональные власти также пытаются упорядочить размещение объектов придорожного сервиса вдоль автомобильных дорог. Так, в Алтайском крае вступила в действие обновленная Схема размещения объектов дорожного сервиса. Для сооружения МФК определены конкретные площадки, прежде всего, на туристических маршрутах, установлены ожидаемые сроки строительства.

---

[77] В настоящее время бизнес самостоятельно ищет земельные участки, проводит межевание, заключает договоры субаренды, за свой счёт строит примыкания к основной трассе, зачастую не создавая полосы разгона-торможения. Имеются случаи «навязывания» подрядных строительных организаций, связанных с руководством владельца дороги.

[78] Л. Изъюрова. Что мешает бизнесу выйти на дорогу // Транспорт России №9, 27 февраля 2014 г. URL: http://www.transportrussia.ru/rynok-uslug/chto-meshaet-biznesu-vyyti-na-dorogu.html (дата обращения: 14.10.2016).

[79] М. Макаров. Не заправкой единой… // Транспорт России № 16 (927), 21 апреля 2016 г. URL: http://www.transportrussia.ru/2009/16-927-21-aprelya-2016-goda.html (дата обращения: 26.04.2016).

5. Основные направления транспортного обеспечения развития человеческого капитала, перспективы курсирования туристических поездов

По данным Федерального агентства России по туризму (Ростуризма), до последнего времени российские туристы ежегодно вывозили за границу около 50 млрд долл.[80]. Развитие внутреннего туризма позволит оставить часть этих средств в стране. Туристический потенциал российской территории далеко не реализован, в т.ч. в части организации путешествий по железной дороге. Однако первые шаги уже сделаны[81].

Так, летом 2015 г. в рейс по маршруту Москва – Пекин, организованный компанией «РЖД-Тур», отправился поезд класса люкс «Императорская Россия». За 15-дневный тур туристы из многих стран мира познакомились с достопримечательностями Москвы, Казани, Екатеринбурга, Новосибирска, Иркутска, Улан-Удэ, Улан-Батора и Пекина.

На Дальнем Востоке после восстановления движения поездов через пограничный переход Махалино – Камышовая – Хуньчунь руководители Приморского края и китайской провинции Цзилинь поставили задачу – в ближайшие годы увеличить туристический поток в Приморье до 10–12 млн человек в год, в том числе и с использованием железнодорожного транспорта.

Тестируется туристический железнодорожный тур по маршруту Маньчжурия – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Маньчжурия, запущенный по инициативе руководства ЗабЖД и Харбинской железной дороги (Китай). Для перевозки туристов используется купейный вагон на 36 мест, который по прибытию на пограничную станцию Забайкальск был прицеплен к поезду Забайкальск – Чита, а после экскурсии по столице Забайкальского края – к поезду поездом Нерюнгри – Новосибирск, с которым проследовал до Иркутска.

Все территории вдоль Транссиба (Республика Бурятия, Забайкальский край, Иркутская область) заинтересованы в этого реализации проекта. Если направление окажется востребованным, по маршруту будет курсировать не один вагон, а больше, возможно, даже целый поезд. Проводники его вагонов, в частности, должны владеть английским языком, знать историю и традиции Китая.

Имеются перспективы и у трансграничного железнодорожного туристического маршрута «Великий чайный путь»: Маньчжурия – Забайкальск – Чита – Улан-Удэ – Иркутск – Красноярск – Новосибирск. Кроме того, китайских туристов интересует так называемый «красный маршрут» – посещение мест, связанных революционными событиями, жизнью и деятельностью В.И. Ленина.

Дополнительный толчок развитию туристических железнодорожных перевозок может дать развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений, при организации которых предусмотрено наличие в поездах туристического класса с билетами по более низкой цене. Развитию въездного туризма также будет способствовать реализация идеи строительства скоростной железной дороги Маньчжурия – «Байкальская гавань» протяжённостью 800 км. Ориентировочная стоимость строительства (в ценах 2013 г.) составляет 570 млрд руб.[82].

По оценкам Ростуризма, российская Арктика в состоянии принимать около 80 тыс. туристов в год, для чего нужно решить вопросы транспортного обеспечения и пограничного

---

[80] Туристам можно предложить катание на оленьих и собачьих упряжках, спортивные и экологические туры, наблюдение за животными в их естественной среде обитания. Интерес путешественников могут вызвать быт и обряды коренных народов Крайнего Севера. Туризм должен стать крупной отраслью хозяйства Российского Севера и может быть сопоставим по доходам с добычей полезных ископаемых. См.: Т. Симонова. Железнодорожные путешествия: экзотика или веяние моды? //РЖД-Партнер, 22.12.2015. URL: http://www.rzd-partner.ru/interviews/comments/zheleznodorozhnye-puteshestviia--iekzotika-ili-veianie-mody/ (дата обращения: 30.12.2015)

81 В частности, повышению спроса на железнодорожные перевозки пассажиров с деловыми и культурными целями будет способствовать организация доставки личного автотранспорта в составе пассажирских поездов.

[82] С. Донцов. До Байкала вагон подать // Гудок, 29.05.2014. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1168119&archive=2014.05.29 (дата обращения: 14.10.2016).

режима[83]. Немалую роль в развитии арктического туризма могут сыграть развитие транзитных перевозок по СМП, строительство железной дороги Бованенково – Сабетта, Северного широтного хода и всей Приполярной магистрали.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. В России рынок перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом характеризуется недостаточной организованностью, наличием существенного теневого (серого) сектора, относительно низкими барьерами входа, трудностями налаживания системы контроля со стороны регулирующих органов государственной власти на разных уровнях. Низкие барьеры входа на рынок, относительно прозрачные (хотя не всегда легальные) «правила игры» приводят к тому, что компании-автоперевозчики часто становятся «инкубаторами» новых предпринимателей, которыми становятся набравшиеся опыта водители, имеющие склонность к самостоятельной коммерческой деятельности.

2. Актуальной организационной и институциональной задачей является ликвидация состояния «анархии» на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом, переформатирование отношений на нём в более цивилизованные, прозрачные, легальные. В частности, необходимо усилить контроль труда и отдыха водителей, стимулировать и, при необходимости, принуждать их пользоваться легальными, специально оборудованными стоянками.

3. В целях совершенствования институциональной среды на рынке перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом необходимо ввести запрет на регистрацию физическими лицами грузовых автомобилей и автобусов, а их владельцам следует регистрироваться в качестве индивидуальных предпринимателей, что затруднит уклонение от требований обеспечения безопасности перевозок.

4. В условиях нехватки трудовых ресурсов, особенно остро ощутимой на Восточном полигоне железных дорог, кадровые службы ОАО «РЖД» используют следующие методы:

A. Привлечение трудовых мигрантов из стран ближнего зарубежья.
B. Привлечение кадров за счёт программы переселения соотечественников из бывших республик СССР.
C. Использование женского труда.
D. Задействование бойцов студенческих строительных отрядов.
E. Организация ярмарок вакансий.
F. Создание малообслуживаемой железнодорожной инфраструктуры.
G. Использование вахтовых методов работы.

5. В настоящее время отмечается низкое качество подготовки, переподготовки и невысокий уровень ответственности работников путевого хозяйства на всех уровнях, что особенно неприемлемо при укладке и содержании бесстыкового пути.

6. В зоне БАМа сложилась неблагоприятная демографическая обстановка, имеется проблема кадрового обеспечения как строительных работ, так и дальнейшей эксплуатации объектов в условиях роста перевозок. Продолжает оставаться актуальной задача обеспечения квалифицированными кадрами отдалённых станций и закрепления на них работников, обеспечения трудовыми ресурсами вновь построенных и расконсервированных станций и разъездов. Для закрепления местных кадров и привлечения необходимых специалистов из других регионов страны ОАО «РЖД» строит технологическое жилье, быстровозводимые дома для вахтовых работников, участвует в реализации ипотечных программ.

7. Помимо предоставления жилья на дальних станциях и разъездах необходимо решение множества социально-бытовых вопросов. Зачастую (особенно в Восточной Сибири и на Дальнем востоке) они имеют вид резерваций, где нет магазинов, медицинских, образовательных и культурных учреждений. Это может быть сделано или путём возобновления рабо-

[83] С. Коваль. К мишкам на Север // Гудок, 20.06.2016. URL: http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1340884&archive=2016.06.20 (дата обращения: 23.06.2016).

ты всех социально-бытовых объектов в небольших населённых пунктах или путём налаживания надёжного и удобного транспортного сообщения с крупными городами.

8. Один из проблемных вопросов – высокие коммунальные платежи, на которые тратится существенная часть доходов работников Восточного полигона ОАО РЖД. Решение вопроса модернизации котельных и всех систем жизнеобеспечения требует государственного участия, применения механизма ГЧП. Россия – холодная страна, и это ещё один аргумент в пользу большей конкурентоспособности южных транспортных маршрутов.

9. Особенности ведения ускоренных контейнерных поездов, в т.ч. следующих в транзитном сообщении, требуют отсутствия ограничений скорости и высокого профессионализма локомотивной бригады. Но вполне возможно, что автоматизированные системы ведения поездов, основанные на широком применении информационных технологий, облегчат решение этой задачи. С другой стороны, в ходе инновационного развития тягового подвижного состава может происходить деградация квалификационных навыков и умений машинистов под влиянием тех же процессов автоматизации и информатизации перевозочного процесса. Появились новые локомотивы, оснащённые современной электроникой. При этом машинисту запрещено вмешиваться в их работу – обслуживание и ремонт машин, как правило, осуществляются сервисными компаниями. Требования к современному машинисту ограничиваются ведением поезда согласно графику, экономией энергетических ресурсов и соблюдением безопасности движения.

10. На примере трудно решаемой проблемы оказания услуг экстренной морской медицины хорошо видно, что прежде чем широко использовать маршрут Северного морского пути (СМП) для осуществления транзитных перевозок грузов, требуется приложить государственные усилия по восстановлению и созданию инфраструктуры жизнеобеспечения и безопасности мореплавания в северных широтах, в т. ч. используя механизм ГЧП.

11. Воздушный транспорт будет иметь небольшое значение в качестве составной части транзитной экономики. Это обусловлено повышением дальности полёта широкофюзеляжных самолётов, либерализацией воздушного пространства, что неизбежно приведёт к усилению конкуренции транзитных маршрутов. Кроме того, не все грузы можно перевозить воздушным транспортом, в том числе и высокодоходные (например, электронику, оснащенную литиевыми аккумуляторами).

12. Авиакомпании конкурируют за обслуживание перевозок вахтовых рабочих. Во-первых, вахтовым способом обслуживаются высокодоходные добывающие производства, во-вторых, затраты на приобретение билетов на поездки с рабочими целями рассматриваются людьми как инвестиции, часто неизбежные. Эффект относительно низкой эластичности спроса по тарифу наблюдается и на южных, курортных направлениях, особенно из районов Крайнего Севера.

13. Для улучшения транспортного обеспечения регионального социально-экономического развития требуется:

A. Развитие региональных транспортно-коммуникационных систем.

B. Строительство остановочных пунктов в новых промышленных зонах за счёт средств регионального бюджета для обслуживания массового потока работников.

C. Привлечение промышленных предприятий, коммерческих структур к организации перевозок работников от дома до места приложения трудовых усилий и обратно.

D. Налаживание транспортного обеспечения массового строительства новых жилых районов и комплексов.

E. Налаживание надёжного транспортного сообщения с крупными городами в случае сокращения производства или полной остановки предприятий в малых, а особенно в моногородах в целях недопущения роста социальной напряженности.

F. Формирование единых крупных городских агломераций для стабилизации рынка труда.

14. Для межгосударственных скоростных перевозок пассажиров железнодорожным транспортом наиболее подходящим типом подвижного состава являются, по нашему мне-

нию, поезда «Тальго», разработанные в Испании. Помимо всего прочего локализация их производства налажена в Астане – столице Казахстана – государства-члена ЕАЭС (торговая марка «Тальго-Тулпар»). Эффективность использования составов типа «Тальго» повысится с расширением сети скоростного и высокоскоростного движения в России и на всём евроазиатском пространстве.

15. Внутренними и внешними факторами падения объёма перевозок пассажиров и сокращения количества пассажирских поездов и прицепных вагонов в международном сообщении являются:

a) Конкуренция с воздушным и (в меньшей степени) автомобильным транспортом.

b) Ликвидация перекрёстного субсидирования пассажирских перевозок и повышение стоимости проезда в международном сообщении.

c) Несовершенство тарифообразоваания и необходимость оплачивать условно-постоянные расходы безотносительно к составности поездов и населённости вагонов.

d) Неисполнение графика движения поездов, задержки на межгосударственных стыковых пунктах.

16. Организация эффективных межгосударственных пассажирских сообщений приведёт к повышению подвижности трудовых ресурсов, увеличению гибкости рынка труда. Расширение сети скоростного и высокоскоростного движения рассматривается как один из важнейших путей возврата пассажиров на железную дорогу.

17. Осью сети российских высокоскоростных магистралей (ВСМ) должен стать международный транспортный коридор Москва – Пекин, создание которого соответствует китайской инициативе Экономического пояса Шёлкового пути (создание Евразийского высокоскоростного метро). Строительство сети ВСМ в России не только приведёт к повышению мобильности населения, но и созданию значительного числа квалифицированных рабочих мест, развитию маятниковой рабочей миграции.

18. Миграция трудовых ресурсов, их концентрация в крупных городах, появление агломерационных эффектов – демпфер изменений структуры национальной экономики, закрытия неэффективных производств, сдвигов в пространственном размещении производства и населения.

19. В пользу организации совмещённого грузопассажирского движения по российским ВСМ свидетельствует опыт Китая, где, например, ВСМ Вэньчжоу – Фучжоу имеет тройное назначение: её активно используют как для пассажирского, так и для грузового движения, а поскольку линия проходит вдоль побережья недалеко от Тайваня, по ней осуществляются перевозки грузов специального назначения для военных нужд.

20. Российские компании активно включились в процесс транспортно-логистического обеспечения интернет-торговли. В свою очередь, интеграция пассажирского и почтово-багажного сообщения в условиях взрывного роста интернет-торговли, особенно с Китаем, – путь повышения доходности курсирования составов в межгосударственном сообщении. Одновременно необходимо учитывать, что развитие интернет-торговли, которая напрямую связывает покупателей и крупных продавцов с помощью информационных технологий, может негативно повлиять на состояние малого и среднего предпринимательства (МСП), занимающегося посредническими торговыми операциями.

21. Деятельность ГК «Автодор» по сооружению на платных трассах многофункциональных комплексов дорожного сервиса оказывает угнетающее воздействовать на развитие МСП в придорожных полосах. Доля крупных сетевых операторов может быть высокой не только в топливозаправочном бизнесе, но и в управлении пунктами общественного питания, гостиницами, мотелями, магазинами, аптеками.

22. Необходима активизация участия региональных властей в организации пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, в том числе межрегиональных и межгосударственных, а также в развитии туристических маршрутов. Так, власти китайской провинции Цзилинь намерены оказать поддержку маршруту Махалино – Хуньчунь, в целях развития не только грузовых, но и пассажирских перевозок.

23. Дополнительный толчок развитию туристических железнодорожных перевозок может дать развитие скоростных и высокоскоростных пассажирских сообщений. Развитию въездного туризма также будет способствовать реализация идеи строительства скоростной железной дороги Маньчжурия – «Байкальская гавань». Немалую роль в развитии арктического туризма могут сыграть развитие транзитных перевозок по СМП, строительство железной дороги Бованенково – Сабетта, Северного широтного хода и всей Приполярной магистрали.