



Электронное научное издание
«Ученые заметки ТОГУ»
2015, Том 6, № 1, С. 109 – 113

Свидетельство
Эл № ФС 77-39676 от 05.05.2010
[http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/
ejournal@pnu.edu.ru](http://pnu.edu.ru/ru/ejournal/about/ejournal@pnu.edu.ru)

УДК 629.92

© 2015 г. А. А. Платонов, канд. техн. наук

(Московский государственный университет путей сообщения, Воронежский филиал)

СОЦИАЛЬНАЯ ЗНАЧИМОСТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК ДОРОЖНО-РЕЛЬСОВЫМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

В настоящее время во многих регионах России отменяются пригородные пассажирские поезда. В статье производится оценка социальных последствий такой отмены, а также рассматривается возможность применения для пригородных пассажирских перевозок специализированных дорожно-рельсовых транспортных средств.

Ключевые слова: отмена пригородных поездов, социальные последствия, дорожно-рельсовые транспортные средства.

A. A. Platonov

SOCIAL SIGNIFICANCE OF ORGANIZATION OF PASSENGER TRANSPORTATIONS ROAD RAIL VEHICLES

Currently, in many regions of Russia are canceled suburban passenger trains. In the article is assessed the social impact of such cancellation, as well as the possibility of using for suburban passenger traffic specialized road rail vehicles.

Keywords: cancellation of suburban trains, the social consequences, road rail vehicles.

В настоящее время перевозка пассажиров в пригородном железнодорожном сообщении продолжает оставаться убыточным видом деятельности ОАО «РЖД» практически во всех субъектах Российской Федерации. При этом ввиду прекращения субсидирования пригородных пассажирских перевозок за счёт грузовых перевозок, а также продолжающихся споров между региональными администрациями и пригородными пассажирскими компаниями касательно компенсации выпадающих доходов, такая убыточность приводит к необходимости поиска решений по сокращению соответствующих расходов.

Одним из таких путей является частичная или полная отмена пригородных пассажирских поездов. Как отмечается в [1] на совещании у премьер-министра Дмитрия Медведева в марте 2014 г. обсуждалась долгосрочная модель организации пригородного сообщения. В её основу была положена модель Минэкономразвития, которая впервые разрешила регионам (кроме Москвы и Санкт-Петербурга) отказаться от пригородного сообщения. Вместо него предлагается инвестировать в развитие более эффективных видов транспорта, в частности, автобусов. Учитывая данную модель, руководитель департамента исследований железнодорожного транспорта ИПЕМ В.Б. Савчук считает, что оптимизация пригородного сообщения неизбежна: есть ряд маршрутов, где автобусы дублируют пригородные поезда, и от последних ввиду убыточности можно отказаться (рис. 1). По его словам, некоторые регионы наверняка воспользуются полученным правом и откажутся от электричек, хотя при этом если регион захочет отказаться от пригородных поездов, то ему потребуется согласовать этот шаг с Минтрансом [5].



Рис. 1. Изменение количества пригородных поездов

Таким образом, необходимо признать, что отмена пригородного железнодорожного движения во многих регионах нашей страны будет продолжаться, что отрицательным образом отразится на развитии объектов социальной сферы. Невозможность добраться привычным способом до необходимого места назначения неизбежно повысит градус социальной напряжённости в каждом конкретном регионе. При этом для сохранения или обеспечения собственной мобильности уже сегодня далеко не каждая семья в состоянии содержать собственный автомобиль или приобрести его в кредит ввиду низкой заработной платы, возраста, здоровья и иных причин.

При оценке возможных социальных последствий отмены пригородного движения следует также учесть, что в целый ряд сельских населённых пунктов будет не выгодно направлять обычный автомобильный подвижной состав ввиду малого количества жителей, а также того, что следование оттуда по автомобильной дороге (например, в райцентр) занимает много времени из-за большого километража, в отличие от железнодорожного пути.

Кроме того, необходимо подумать и о самих железнодорожниках. В частности, как отмечал начальник Юго-Восточной дирекции моторвагонного подвижного состава О.В. Воищев, для обеспечения тех объёмов перевозок, которые заложены бюджетами обслуживаемых областей, нужно будет всего около 200 человек. Остальные, при неблагоприятном стечении обстоятельств, подлежат сокращению, что означает потерю квалифицированных кадров [2].

С учётом вышесказанного представляется целесообразным оценить возможные социальные последствия отмены пригородного движения:

1. Необеспечение массовой ежедневной трудовой миграции жителей.

Очень много людей, живущих в сёлах, работают в близлежащих райцентрах или крупных городах, в том числе на сменном (и на так называемом «скользящем») графике. Отсутствие подходящего по времени и направлению движения железнодорожного подвижного состава породит увеличение безработицы в и без того неблагополучных с этой точки зрения районах.

2. Уменьшение возможностей лечения жителей.

Во многих населённых пунктах, расположенных в относительной близости от железной дороги, для лечения доступен (в лучшем случае) фельдшерско-акушерский пункт, ввиду чего жители вынуждены ездить на обследование и лечение в районные и областные больницы. Отсутствие железнодорожного подвижного состава уменьшит возможности лечения особенно таких социально незащищённых слоёв населения как пенсионеры.

3. Потеря транспортной доступности населённых пунктов в зимний и осенне-весенний период.

Планируемая полная замена пригородных поездов автобусами возможна лишь при развитой сети автомобильных дорог высокого качества, способных обеспечить перемещение грузов и людей в любую погоду, в том числе в осенне-весенний и зимний период. Однако в настоящее время существует множество небольших населённых пунктов, расположенных около железной дороги, с подходом к ним всего лишь грунтовой автомобильной дороги. В период осенне-весенней распутицы, а также зимнего заноса автомобильных дорог и последующего весеннего половодья такие населённые пункты оказываются отрезанными от «большой земли».

4. Увеличение дорожно-транспортного травматизма.

Замена пригородных поездов обычными автобусами с повышением так называемого «дорожного трафика» транспортных средств неизбежно приведёт к росту числа ДТП.

Одним из вариантов сохранения и обеспечения транспортной доступности небольших населённых пунктов является вариант применения для пригородных пассажирских перевозок так называемых дорожно-рельсовых транспортных средств на комбинированном автомобильном и железнодорожном ходу (рис. 2). Это современный инновационный вид транспорта, сочетающий в себе с одной стороны преимущества автомобильного транспорта (возможность перемещения по автомобильным дорогам различных категорий, в том числе по бездорожью), а с другой стороны – преимущества железнодорожного транспорта [3], и укладываемый к тому же во внедряемую государством модель организации пригородного сообщения, которая предусматривает замену пригородных железнодорожных поездов автомобильным транспортом [4].

В целом, к достоинствам организации пассажирских перевозок дорожно-рельсовыми транспортными средствами можно отнести следующее:

1. Безопасность перевозок.

Перевозка пассажиров (и, при необходимости, грузов) будет осуществляться по «выделенному» железнодорожному пути с допуском на право управления водителями-машинистами, прошедшими курс соответствующей подготовки, который исключит появление за рулём специализированного транспортного средства случайных людей.



Рис. 2. Дорожно-рельсовое транспортное средство DMV

2. Соблюдение графика и расписания движения.

Для обеспечения возможности перемещения обычного железнодорожного подвижного состава дорожно-рельсовые транспортные средства должны перемещаться по расписанию, что облегчит планирование поездок на работу, учёбу, лечение для жителей соответствующих населённых пунктов.

3. Независимость от природных условий.

При использовании транспортных средств высокой проходимости будет обеспечена транспортная доступность населённых пунктов в осенне-весенний и зимний период на участке от железнодорожного пути до соответствующих населённых пунктов, в том числе на участках без твёрдого (асфальтобетонного) покрытия. При небольших заносах снегом железнодорожных путей дорожно-рельсовые транспортные средства будут снабжаться соответствующими снегоочистителями.

4. Возможность организации движения до населённых пунктов, отстоящих от железной дороги на некоторое расстояние. При этом заезд и съезд дорожно-рельсовых транспортных средств будет организован либо на переездах, либо с использованием специальных съёмных модулей (аппарелей). Т.е такой недостаток железнодорожного транспорта, как необходимость его дополнения автомобильным транспортом при отсутствии подъездных путей до пунктов потребления (населённых пунктов) переходит в разряд достоинств при использовании дорожно-рельсовых транспортных средств.

5. Возможность оптимизации пути следования с неоднократным переходом с железнодорожных путей на автомобильную дорогу и обратно.

Кроме вышперечисленного, такой недостаток обычного автомобильного транспорта, как ограниченная и относительно небольшая пассажировместимость, при организации пассажирских перевозок по железной дороге с использованием дорожно-рельсовых транспортных средств также переходит в разряд достоинств.

Кроме обычных пригородных перевозок дорожно-рельсовые транспортные средства могут быть использованы для перевода на более новый и качественный уровень государственной программы «Школьный автобус». В тех местах, где движение школьных автобусов затруднено или невозможно, использование железнодорожной колеи для

их передвижения позволит более качественно и безопасно осуществлять перевозку школьников к местам обучения и обратно.

Вышеуказанные факторы положительным образом повлияют на уровень и качество жизни жителей отделённых населённых пунктов, расположенных в относительной близости к железной дороге. Потеря же транспортной доступности данных населённых пунктов неизбежно скажется на их демографических проблемах. Так, по словам первого заместителя председателя комитета Государственной Думы по транспорту М.В. Брячак «... если прекращается сообщение по какому-либо маршруту, то можно с высокой долей вероятности утверждать, что населённые пункты по направлению этого маршрута в ближайшее время прекратят свое существование. Это будет одним из основных факторов вымирания населения на территории Российской Федерации в тех субъектах, которые сокращают эти маршруты» [2].

В целом, с учётом вышесказанного, можно сделать следующий вывод. Организация пригородных пассажирских перевозок дорожно-рельсовыми транспортными средствами сохранит жизнеспособность многих населённых пунктов, позволив привлечь в них молодых людей, сохранит массовую ежедневную трудовую и учебную миграцию жителей, а также возможность лечения жителей и транспортную доступность населённых пунктов в зимний и осенне-весенний период, позволит создать (или сохранить) ряд рабочих мест в населённых пунктах, задействованных в работе по организации пригородного движения.

Список литературы

- [1] Галлямова Ю. Пассажиров высаживают из электричек / Ю. Галлямова // Коммерсант-Воронеж. Ежедневная общенациональная деловая газета. – 2014. – № 44 (5316)
- [2] Левин Ю. Россия останется без электричек? [Электронный ресурс] / Ю. Левин, О. Беспалов, М. Товканева // ЗАО ИД «Комсомольская правда» [сайт] [2014]. – URL: <http://www.kp.ru/daily/railway2014/?view=desktop#map> (Дата обращения: 11.09.2014)
- [3] Платонов А.А. К вопросу классификации дорожно-рельсовых транспортных средств / А.А. Платонов // Воронежский научно-технический Вестник. – 2014. – № 1 (7). – С. 45-51.
- [4] Распоряжение Правительства РФ от 19.05.2014 № 857-р «Об утверждении Концепции развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом»
- [5] Савчук В.Б. Проблемы финансирования пригородных пассажирских перевозок в России / В.Б. Савчук, Л.Н. Рузавин // Транспорт Российской Федерации. – 2014. – № 4 (53). – С. 8-10.

E-mail:

Платонов А. А. – raa7@yandex.ru