

Секция «Экономическая география. Региональное развитие. Управление природопользованием.»

Территориальная организация пригородного железнодорожного сообщения в постсоветском пространстве на примере регионов, обслуживаемых ОАО "СЗППК".

Самбуров Кирилл Владимирович

Студент (бакалавр)

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: blok04@gmail.com

Пригородное железнодорожное сообщение - это вид ЖД пассажирских перевозок, характеризующийся малой дальностью маршрута, большими объёмами перевезённых пассажиров. В системе пассажирских перевозок ЖД пригородное сообщение имеет долю около 90% и продолжает расти[3].

Основным критерием анализа пригородного сообщения является интенсивность движения, показывающая число поездов, проходящих через сечение участка за единицу времени. По полученным показателям была составлена градация типов движения на пригородных участках. В транспортной системе агломераций преобладают высшие типы, на участках местного значения преобладает первый и второй типы.

Текущий период развития железнодорожных сообщений можно назвать пореформенным. На базе министерства путей сообщений было создано ОАО «РЖД». Следующим этапом в пригородных перевозках стало создание ППК[1].

Одной из причин реформы ЖД транспорта стало изменение структуры системы пассажирских перевозок. Резко снизилось общее число перевезённых пассажиров, при этом интенсивность движения оставалась высокой[3], что привело к значительной убыточности пригородного сообщения в регионах.

Ярко это проявилось на примере СПб и ЛО. В 1990 году здесь было одно из наиболее интенсивных пригородных сообщений в СССР. К 1999 году темпы снижения числа перевезённых пассажиров много превышали объёмы сокращения движения. Это привело к убыточности отрасли в регионе.

На следующем этапе развития пригородного произошла оптимизация комплекса - сокращение парности движения на большинстве участков, прекращено движение на ряде маршрутов, произошло перераспределение участков по движению.

Основные итоги реформы отрасли в пригородном сообщении:

- 1) Оптимизация в регионе объёмов движения - сокращение убыточности отрасли в ЛО, и появление прибыльности в СПб;
- 2) Раздробление единой отрасли на отдельные компоненты - возникновение компаний, осуществляющих пригородные перевозки;
- 3) Появление тенденции роста пассажиропотоков в СПб и ЛО;

Для остальных регионов ключевым в ходе реформирования комплекса стал 2008 год - год передачи пригородного комплекса в ведение ОАО «СЗППК»[2]. Была окончательно внедрена система: регионы заказывают объёмы движения и компенсируют убытки - ППК организует движение в регионе.

Возникновение трёх моделей развития пригородного сообщения в регионах:

- 1) Оптимизация в регионе объёмов движения - сокращение убыточности отрасли в ЛО, и появление прибыльности в СПб;
- 2) Раздробление единой отрасли на отдельные компоненты - возникновение компаний, осуществляющих пригородные перевозки;
- 3) Появление тенденции роста пассажиропотоков в СПб и ЛО;

Итогом реализации реформ стало снижение интенсивности или ликвидация движения на ряде пригородных участков, что позволило сократить убытки. Но система субсидирования пригородного комплекса из региональных бюджетов приводит к невозможности сохранения социально значимых поездов, что приводит к социальной напряжённости.

Источники и литература

- 1) Сайт ОАО РЖД <http://rzd.ru/>
- 2) Сайт ОАО «СЗППК» <http://www.ppk-piter.ru/>
- 3) Сайт Федеральной службы государственной статистики <http://www.gks.ru/>