

## ФОРМИРОВАНИЕ ЛИЧНОСТИ МОЛОДОГО СПЕЦИАЛИСТА В ВУЗЕ

*по материалам Всероссийской научно-практической конференции «Наука и молодежь»  
Иркутск, 27–30 мая 2024 г.*

УДК 656.21

**Ю. Ю. Ангадаева, А. А. Миловидов, К. Р. Филиппов\***

### **ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗБИЛЕТНОГО ПРОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ: ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ**

*В статье рассмотрена проблема увеличения количества безбилетных пассажиров на железнодорожном транспорте и причины ее возникновения. Проанализированы статистические данные о пассажиропотоке в некоторых регионах страны и предложены мероприятия по урегулированию безбилетного пассажиропотока, а также меры, направленные на повышение сборов за проезд на железнодорожном транспорте.*

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** безбилетник, пригородные поезда, поезда дальнего следования, денежные потери, контроль.

**Yu. Yu. Angadaeva, A. A. Milovidov, K. R. Filippov**

### **LEGAL REGULATION OF STOWAWAYS IN RAILWAY TRANSPORT: QUESTIONS OF THEORY AND PRACTICE**

*The article discusses the problem of a large flow of stowaway travel on the railway and the reasons for its occurrence. Passenger traffic statistics in some regions of the country were analyzed and measures were proposed to regulate stowaway passenger traffic, as well as measures aimed at increasing rail fares.*

---

\* **Ангадаева Юлия Юрьевна**, кандидат исторических наук, доцент Иркутского государственного университета путей сообщения;

**Миловидов Анатолий Алексеевич**, студент Иркутского государственного университета путей сообщения;

**Филиппов Константин Романович**, студент Иркутского государственного университета путей сообщения.

**KEYWORDS:** *free rider, commuter trains, long-distance trains, monetary losses, control.*

Главной социальной задачей железнодорожного транспорта являются пассажирские перевозки. Обеспечение повышенной мобильности населения на территории страны путем предоставления качественных услуг по перевозке пассажиров на железной дороге – задача непростая, однако она активно реализуется на правительственном уровне. В рамках Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, предусмотрено строительство свыше 20 тыс. км железнодорожных путей, запланировано улучшение и модернизация социально значимых линий, создание условий для более эффективной экономической интеграции и повышения мобильности трудовых ресурсов, осуществляются мероприятия по приведению уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями мировых стандартов на основе мер по технологическому и техническому развитию железнодорожного транспорта с учетом пожеланий населения [1].

В частности, идет строительство новой скоростной трассы Москва – Казань, многие вокзальные комплексы подвергаются модернизации и расширению, а новые делают модульными, идет внедрение системы «Умный вокзал» (рис. 1).



**Рис. 1. Новая скоростная трасса Москва – Казань**

Пассажиропоток каждый год растет. Почти 8 % всех пассажирских поездок на транспорте общего пользования совершается на поездах. По данным Росстата, доля железнодорожных перевозок плавно увеличивается. Так, десять лет назад она составляла 5,5 %. В 2023 г. по железным дорогам проехало более 1,2 млрд пассажиров. Это на 5,4 % больше, чем в 2022 г. Большинство людей – 1,08 млрд чел. (89,7 % от общего числа) – совершают пригородные поездки. Количество пассажиров в пригородных поездах за 2023 г. выросло на 4,7 %. Перевозками дальнего следования воспользовались 124,2 млн чел. Это почти на 13 % больше, чем в 2022 г. [2] (рис. 2).

К сожалению, несмотря на увеличивающийся поток пассажиров, сами по себе пассажирские перевозки нерентабельны. По итогам работы за 2020 г. доходы от таких перевозок составили 114,6 млрд р., а расходы по перевозочной деятельности – 169,0 млрд р. Сложившаяся ситуация заставляет искать пути оптимизации расходов. Одной из возникающих проблем является недобор денежных средств из-за безбилетных пассажиров [3].



*Рис. 2. Пассажиропоток на железной дороге в 2023 г.*

Согласно ст. 82 (изменена с 8 июня 2020 г. федеральным законом от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ) Устава железнодорожного транспорта (УЖТ), безбилетник – физическое лицо, не предъявившее уполномоченному перевозчиком лицу при проверке наличия и действительности проездных документов (билетов) в поезде или при выходе через пункт контроля действительного проездного документа (билета) либо документов, подтверждающих право на бесплатный или льготный проезд [4].

В целом доля безбилетников в числе всех пассажиров от региона к региону варьируется от 5 до 20 %. По данным ОАО «РЖД» за 2017 г., в московских электричках ежедневно проезжает свыше 300 тыс. пассажиров без билета, в результате чего денежные потери составляют свыше 2,5 млрд р. в год, и это только в Москве [5].

Большая часть безбилетников, естественно, приходится на пригородное сообщение. Таких пассажиров в целом можно разделить на две группы: тех, кто вообще не платит, и тех, кто платит только за проезд по одной тарифной зоне, а проезжает больше. Причины, по которым пассажиры так поступают, сводятся либо к нехватке у них средств, например для постоянной оплаты проезда на электричке к месту работы, либо к идейному нежеланию платить, и таких большинство. Среди тех, кто не платит за проезд из принципа, есть радикально настроенные люди. Зачастую они могут перелезть на перрон через ограждение или вовсе его сломать, выходить на пути в неположенном месте, чем создают угрозу безопасности движения, могут провоцировать конфликтные ситуации как на вокзале, так и в поезде, а при попытке взыскать с них плату способны применить силу. Что касается частично оплативших свой проезд, то тут немного проще. Оплата одной тарифной зоны решает проблему как посадки в поезд, так и первой проверки билетов, зачастую второй проверки не следует, что позволяет таким пассажирам проехать больше одной тарифной зоны [6].

Прежде чем предложить меры по решению обозначенной проблемы, сначала проанализируем, какие уже существуют способы борьбы с безбилетниками и какие виды административного и уголовного наказания для них предусмотрены.

По ст. 82 УЖТ плата с безбилетника в поезде взимается по действующим тарифам в соответствии с категорией поезда, типом и классом вагона, местом в вагоне и маршрутом следования. В стоимость билета, приобретаемого в поезде, будет входить стоимость пути и стоимость оказанной на поезде услуги по оформлению билета. Если же физическое лицо отказалось внести плату, уполномоченным лицом перевозчика составляется акт по документу, удостоверяющему личность безбилетника, и с него взыскивается штраф в размере, установленном

ст. 110.1 УЖТ. В пригородных поездах это штраф в 50-кратном размере установленного тарифа на перевозку пассажира на расстояние 10 км, а в поездах дальнего следования – за каждые 100 км. Если же безбилетник отказывается предоставлять документ, удостоверяющий его личность, и платить, то штраф с него может быть взыскан в судебном порядке [4].

На практике для снижения количества безбилетных пассажиров используется ограждение зоны посадки, большое число разъездных бригад контролеров и охраны в поезде, автоматизированная система оплаты контроля и учета проезда в пригородных электропоездах (АСОКУПЭ) или просто турникеты, проверка билетов на входе и на выходе. Как отмечалось выше, ограждение могут сломать или перелезть через него, большое число бригад контролеров не всегда бывает целесообразно, так как обнаруженного правонарушителя в случае его отказа от оплаты проезда нужно заставить заплатить, просто высадить либо отвести в участок. Во всех случаях происходит потеря денежных средств и времени, к тому же на некоторых малодеятельных линиях пассажиров может практически не быть при нахождении в поезде бригады контролеров и охраны. Применение АСОКУПЭ показало хороший результат – после ее внедрения продажи билетов увеличились в 2 раза, к тому же система позволяет измерять пассажиропоток. Однако установка таких турникетов очень дорогое удовольствие: для оборудования турникетами одного вокзала необходимо свыше 30 млн р., а это значит, что их повсеместная установка нецелесообразна. Проверка билетов осуществляется не везде. Так, купив билет, можно проехать дальше положенного и выйти на остановочном пункте, где проверяющих билеты не окажется [7].

Предложим некоторые меры по борьбе с безбилетниками. Самое банальное – это ужесточение закона, увеличение штрафа и введение прочих видов наказания. Например, в Великобритании за систематический проезд без билета могут лишить права на выезд из страны. Сам штраф за безбилетный проезд можно увеличить с 50-кратного до 100-кратного размера от тарифа, а в случае систематического проезда без билета привлекать пассажира к общественным работам. В целом такая система должна отсеять тех, кто пытается сэкономить. Однако она не отпугнет убежденных безбилетников, даже наоборот. Ужесточение ограничений может подталкивать их к активным действиям, из-за чего может увеличиться количество происшествий как в поезде, так и в зоне посадки. Возможно, некоторые безбилетники просто будут частично оплачивать проезд, а проезжать дальше и покидать поезд в местах отсутствия проверок, но даже в таком случае это увеличит поток денежных средств и частично решит проблему.

Можно пойти от обратного и, наоборот, уменьшить проездную плату. Однако механизмов для реализации такой меры практически нет, так как пассажирские перевозки нерентабельны. Можно было бы, например, разработать систему алгоритмов для учета пассажиропотока в пригородных поездах и выделять на рейс соответствующее количество вагонов, а значит, и соответствующее количество бригад. Как показывает мировой опыт, для обеспечения эффективности ревизорских проверок достаточно проверять от 3,8 до 4,5 % пассажиров. В некоторых случаях, на малодоступных линиях, можно было бы обходиться только турникетами. Эти действия помогли бы сэкономить часть средств и таким образом позволили бы снизить цены на проезд. Однако подобные меры предполагают значительные первоначальные вложения в проекты. Срок их окупаемости будет огромен, если они окупятся вообще, а снижение в результате реализации этих проектов числа безбилетников никто не гарантирует. Целесообразно вносить эти изменения по отдельности [8; 9].

Возможно решить рассматриваемую проблему путем введения биометрии на перроне. Вместо предъявления паспортов пассажирам поезда дальнего следования достаточно будет подтвердить свою личность с помощью биометрии. Это ускорит процесс посадки и очень сильно осложнит жизнь безбилетникам. Попасть на поезд дальнего следования без билета станет очень тяжело. Однако эту систему еще только проверяют, а ее пробное введение запланировано в середине 2024 г. Возможно, такая система отпугнет некоторых недоверчивых граждан, да и применять ее пока планируют только к поездам дальнего следования [10].

В целом предложенных мер должно хватить для сокращения числа безбилетников. Конечно, их реализация будет осложняться рядом проблем, таких, например, как неравномерность пассажиропотока по стране и нерентабельность пассажироперевозок, однако постепенное их внедрение должно равномерно сокращать количество безбилетных пассажиров.

#### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года : распоряжение Правительства РФ от 27 нояб. 2021 г. № 3363-р // Собрание законодательства РФ. 2021. № 50. Ст. 8613.
2. Болдова К. Сколько россиян путешествует на поездах и какие маршруты самые популярные / К. Болдова. URL: <https://journal.tinkoff.ru/railroad-stat>.
3. Годовой отчет ОАО «РЖД» за 2020 г. URL: <https://ar2020.rzd.ru/ru/performance-overview/analysis-operating-results/passenger-transportation#suburban-transportation>.
4. Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : федер. закон от 10 янв. 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 19 окт. 2023 г.) // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 170.

5. *Батова С. Ю.* Сколько денег ежегодно крадут безбилетные пассажиры электричек / С. Ю. Батова // Российская газета. 2017. 6 июля. С. 12–14.
6. *Санков В. Г.* Неполное обилечивание пассажиров – потери доходов ППК / В. Г. Санков, С. А. Морозов // Человеческий и производственный потенциал российской экономики перед глобальными и локальными вызовами : материалы II Всерос. науч.-практ. конф., г. Саратов, 30 нояб. 2018 г. Саратов, 2019. С. 299–305.
7. *Королев Н.* Биометрия выходит на перрон / Н. Королев // Коммерсантъ. 2023. 27 июля.
8. Сравнительный анализ методик контроля оплаты проезда в пригородных поездах / К. А. Калинин, П. А. Кузин, Е. П. Прошутинский [и др.] // Экономика железных дорог. 2020. № 7. С. 64–72.
9. *Санков В. Г.* Инструменты повышения сбора оплаты проезда на пригородных поездах / В. Г. Санков, С. А. Морозов // Региональные проблемы преобразования экономики: интеграционные процессы и механизмы формирования и социально-экономическая политика региона : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф., г. Махачкала, 05–06 дек. 2018 г. Махачкала, 2018. С. 412–415.
10. Противоречивые прелести железнодорожного «АСОКУПЭ». URL: <https://vgudok.com/reforma/protivorechivye-prelesti-zheleznodorozhnogo-asokupleniya-kto-strashnee-dlya-zaycev>.