

ПРИГОРОД

Дорогие электрички

ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ РЕГИОНОВ ЗА ПАССАЖИРСКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Виктор Шубин,
руководитель
ОАО
«ПРИГОРОДНАЯ
ПАССАЖИРСКАЯ
КОМПАНИЯ
«ЧЕРНОЗЕМЬ»



ФОТО: СЕРГЕЙ КОСЦЕВ

Во вторник, 17 апреля, в Москве состоялось совещание, участие в котором, помимо железнодорожников, приняли представители субъектов РФ, Минтранса, Минрегионразвития, Минфина, Федеральной службы по тарифам, Федеральной антимонопольной службы. Один из важнейших вопросов, звучавших там – пригородные пассажирские перевозки. Подробнее об этом дорожному еженедельнику рассказал Виктор Шубин.

– Прежде всего, стоит сказать, что это совещание было инициировано губернаторами областей Центрального Черноземья: идея появилась 11 марта этого года на заседании в Воронеже регионального координационного совета под председательством президента ОАО «РЖД» Владимира Ивановича Якунина, – поясняет Виктор Геннадьевич. – Инициатива губернаторов была поддержана, совещание под председательством заместителя полномочного представителя президента России в Центральном федеральном округе Ольги Кузьминичны Атюковой проведено. На нём детально рассмотрены вопросы образования расходов пассажирских пригородных компаний (ППК), тарифообразования и методология возмещения межтарифной разницы. – **Это давний и большой вопрос. Так кто же возместит эту разницу?** – На совещании представителям областных администраций ещё раз разъяснили: с 2011 года всеми вопросами пригородных перевозок занимаются ППК, а региональные власти, выступая в роли соучредителей этих компаний, не только утверждают тарифы на перевозки, но и должны возмещать железнодорожникам из бюджетов разницу между реальной и экономически обоснованной стоимостью проезда. Причём это – не просто право субъекта Федерации, а его обязанность.

Как пример: между ППК «Черноземье» и всеми субъектами Федерации, входящими в зону нашего обслуживания, заключены договоры: в них прописаны все вопросы, связанные с организацией пригородных перевозок и ответственностью сторон – как по предоставлению услуг, так и по их оплате. По договору регион рассчитывает потребность населения своей территории в железнодорож-



ФОТО: СЕРГЕЙ КОСЦЕВ

ных перевозках, заказывает необходимый объём транспортных услуг у ППК и устанавливает доступную для большинства пассажиров стоимость билетов. Мы же, в свою очередь, рассчитываем экономически обоснованный уровень тарифа и предъявляем региональным властям расчёты ожидаемого финансового результата.

– **Какова же ситуация в ППК «Черноземье»: насколько регионы покрывают ваши так называемые выпадающие доходы?**

– Ситуация, признаться, достаточно сложная. Ожидаемые расходы 2012 года составляют порядка двух миллиардов 400 миллионов рублей; доходы, которые компания планирует получить (с учётом всех антикризисных мероприятий и акций по пресечению безбилетного проезда) – немногим более 820 миллионов рублей. Из оставшейся разницы – порядка полутора миллиардов – на сегодняшний день в бюджетах областей предусмотрено чуть более 103 миллионов рублей. Суммы у всех разные: от пяти миллионов рублей в Тамбовской до 15-ти в Липецкой областях.

– **Но ведь это – капля в море... Если регионы не найдут возможность рассчитаться, каким будет выход из ситуации?**

– В таком случае существует два варианта развития событий. Первый: снижение транспортной работы. Поясню: сейчас мы берём в аренду подвижной состав у вертикали РЖД – моторвагонной дирекции. Если мы не будем оплачивать услуги дирекции (имеются в виду зарплаты локомотивных бригад и ремонтного персонала, запчасти), нам не дадут подвижной состав, а это может привести к транспортному коллапсу.

Второй непопулярный, но возмож-

Без поддержки электропоезда не выживут

ный вариант: обращение ППК «Черноземье» в суд и взыскание с субъектов Федерации необходимых средств в судебном порядке. Тем более что нормативно-правовая база имеется, ведь мы выполняем заказ в соответствии с договорами с субъектами РФ. Хочу подчеркнуть, что мы не стремимся к такому развитию событий. Мы хотим найти компромиссное решение в диалоге.

Не случайно на совещании прозвучали такие цифры: порядка 30 процентов в пассажирообороте регионов занимает пригородный железнодорожный транспорт, но при этом суммы, которые выделяются на полигоне ЮВЖД по строке «Транспорт и дорожное хозяйство», составляют не более 0,5 процента.

– **Удалось ли окончательно договориться с регионами о возмещении убытков?**

– На совещании субъектам Федерации было рекомендовано рассмотреть необходимый объём перевозок и увязать его с финансовыми возможностями. Предваряя ваш следующий вопрос, поясню: просто взять и сократить объёмы перевозок (а тем более накануне летнего периода) – это не выход, и даже не экономия бюджетных средств. Следует учитывать ещё ряд факторов: скажем, воздействие на экологию, провозная способность (к примеру, «Черноземье» ежедневно перевозит более 45 тысяч человек, для такого количества пассажиров необходимо около 400 автобусов!).

Поэтому надо не сокращать объёмы перевозок, а, напротив, рассмотреть возможность развития пригородного железнодорожного транспорта. Ведь с увеличением объёма перевозок бу-

дет снижаться и их себестоимость. А это выгодно и регионам, и ППК, и, разумеется, пассажирам.

Не надо также забывать поручение председателя Правительства России Владимира Владимировича Путина об обеспечении мобильности населения в стране. Социальная значимость пригородных перевозок огромна. А потому регионам не достаточно исходить из финансовых возможностей, надо учитывать ещё и социальные аспекты.

– **Из всего сказанного напрашивается вывод: похоже, нас ждёт очередное повышение цен на проезд в электричках...**

– Если просто повысить тариф (снизив таким образом нагрузку на бюджет), получится обратный эффект: либо люди будут ездить «зайцами», с чем мы сейчас активно боремся; либо стоимость проезда окажется для них непосильной, и они откажутся от электропоездов. Последнее, если задуматься, ведёт опять же к бюджетным издержкам: скажем, человек ездил на электричке на работу, теперь ему это просто не по карману, он теряет работу, идёт на биржу труда – налоговых отчислений от работодателя нет, выплачивать компенсацию безработному нужно... Вот вам и нагрузка на бюджет.

– **Виктор Геннадьевич, откуда вообще берутся эти выпадающие доходы? Если, скажем, мы все будем по-честному платить за проезд, станут ли пригородные перевозки доходными?**

– Железнодорожный транспорт во всём мире является относительно дорогим средством передвижения из-за включения в цену перевозки

инфраструктурной составляющей (стоимости содержания путевого хозяйства). Не случайно в европейской практике существует механизм государственной компенсации этих затрат для железнодорожных компаний. В России же он всё ещё никак не может заработать в полном объёме. Только 14 регионов страны полностью покрывают расходы ППК.

Если в предыдущие годы ОАО «РЖД» имело возможность осуществлять перекрёстное субсидирование пригородных перевозок за счёт доходных грузовых, то с передачей парка частным операторам такой возможности больше нет. Такого решения Правительства России, обязательное для исполнения всеми: и железнодорожниками, и федеральными властями, и руководством регионов.

Приведу пример: себестоимость проезда одной зоны составляет 35 рублей (усреднённая по компании цифра), а стоимость равняется 11-ти. По сути, платит пассажир в три с лишним раза дешевле. Но, повторюсь, электропоезда – социально значимый вид транспорта.

– **Приходилось ли уже отменять электрички из-за их убыточности?**

– Электропоезда мы отменяем только временно – в связи с ремонтными работами. Но, должен признать, держимся на грани возможного. Сегодня доходами мы закрываем не более 35 процентов от наших расходов. То есть, 65 процентов ничем не покрываются, и заработать их за счёт оказания дополнительных видов услуг нереально. Не будет преувеличением, если я скажу, что без поддержки регионов пригородные пассажирские компании не выживут.

– **А каким образом боретесь с «зайцами»? Удаётся ли достигаться до совести безбилетников?**

– На сегодня ППК «Черноземье» – единственная компания на сети, которая с прошлого года начала практиковать привлечение безбилетников к административной ответственности через мировые суды. В прошлом году в Воронежской области принято четыре решения мировых судов, за первый квартал 2012-го – уже 13. Работу проводим совместно с транспортными прокуратурой и полицией, частным охранным предприятием.

Есть, правда, одно большое «но»: штраф за безбилетный проезд незначительный – всего 100 рублей. Это, наверное, одна из причин, по которой нет достаточной реакции со стороны населения. Кстати, на совещании было озвучено, что со стороны Минфина внесён проект изменений в КоАП об ужесточении мер воздействия за безбилетный проезд. Должно быть гораздо выгодней приобретать билет, чем платить штраф за проезд «зайцем».

ТАТЬЯНА ИВАНISOVA