

рутам. По предложению железной дороги регион также должен иметь свою долю в уставном капитале компании.

Правительство области от этого отказалось, говорит министр, поясняя, что регион «в любом случае не сможет влиять на ситуацию с пассажирскими перевозками». «Они планируют снять таким образом ответственность с себя и частично ее переложить на регион, — говорит Петр Воронин. — Но у нас ведь нет своего подвижного состава, арендовать его в любом случае придется у ОАО РЖД. Обеспечивать его ремонт область также не сможет, так как не имеет таких ресурсов. Между тем ответственность за все это также придется нести региону, если он войдет в состав компании». В то же время область готова нести ответственность в части выделения субсидий на покрытие разницы выпадающих тарифов. В 2010 году областной бюджет предусматривает компенсации в размере 149 млн руб.

Планы по созданию совместной с ОАО РЖД пригородной пассажирской компании обсуждались и в Ставропольском крае. Как сообщил начальник отдела транспорта минпрома Ставропольского края Владимир Костюков, специальное совещание прошло в марте у зампреда правительства края Георгия Ефремова. Письмо от имени губернатора Ставропольского края с подтверждением намерений о ее создании уже направлено Владимиру Якунину. Планы по субсидированию пригородных перевозок краевые власти не раскрывают.

Александр Гусев, зампред правительства Воронежской области, курирующий промышленность, транспорт и связь, говорит, что ОАО РЖД предложило региональным властям области блокпакет в создаваемой пригородной пассажирской компании. Однако и здесь до окончательного решения еще далеко. «Возможно, по небольшой доле получают все региональные администрации в зоне охвата Юго-Восточной железной дороги, но в общей сложности они вряд ли будут составлять больше 25% акций, — отмечает чиновник. — Такое участие органов власти даст им возможность участвовать в управлении перевозками. При этом разногласий между администрациями возникнуть не должно — проблемы перед всеми региональными властями стоят в этом вопросе одинаковые».

Одна из главных претензий региональных властей заключается в непонятном механизме формирования тарифов на услуги железнодорожного транспорта. ОАО РЖД должно было выработать правила формирования тарифов еще в прошлом году, но этого не произошло, говорят в одном из регионов.

Александр Гусев отмечает, что сейчас тариф на пригородные перевозки в регионе в среднем составляет 1,1 руб. за километр. «В 2009 году население заплатило всего 250 млн руб., то есть не более 30% от себестоимости перевозок, — добавляет чиновник. — Тариф будет повышаться однозначно, но так же очевидно, что он не будет достигать экономической обоснованности уровня». Но, отмечает господин Гусев, «говорить о какой-либо конкретике в вопросах тарифной политики пока рано». «Проблема в том, что мы не видим объективных параметров составления тарифов, — поясняет чиновник. — Понятно, что есть локомотивы, двигатели — расходы на них посчитать элементарно. Но как быть с затратами на содержание железнодорожного полотна, вокзалных комплексов, тех же опор? Не обладая четкими ответами на эти вопросы, невозможно посчитать правильный тариф».

В ОАО РЖД с этим утверждением не согласны. В монополии поясняют, что при создании пригородной компании ОАО РЖД готовит обоснование целесообразности изменения тарифов. Тарифная политика формируется в результате «комплексного анализа экономических обоснованных затрат пригородной компании, относимых на данный вид деятельности, с учетом регулируемой рентабельности, которая, к слову, в самом оптимистическом варианте не превышает 0,1%».



РЕЗКОЕ СНИЖЕНИЕ ОБЪЕМОВ ПРИГОРОДНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК МОЖЕТ ПРОДОЛЖИТЬСЯ БЕЗОТНОСИТЕЛЬНО К ЭКОНОМИЧЕСКОМУ КРИЗИСУ

Глава управления транспорта и связи министерства градостроительства и инфраструктуры Пермского края Максим Заварзин, ссылаясь на данные ОАО РЖД, говорит, что в 2009 году убытки от пригородных перевозок по Пермскому краю составили порядка 600 млн руб. Исходя из этого, поясняет чиновник, экономически обоснованный тариф в первой зоне должен составлять 50 руб.

«Но все понимают, что установить тариф в размере 50 руб. нереально: мы лишимся большей части пассажиров, — говорит Максим Заварзин. — Сейчас тариф фактически установлен в размере 22 руб., в прошлом году составлял 18 руб. Из бюджета было компенсировано 60 млн руб.». Таким образом, край покрыл всего 10% убытков ОАО РЖД. На 2010 год на железнодорожные субсидии в бюджете края зарезервировано и того меньше — 30 млн руб.

ДЕНЬГИ ПО ЗАКОНУ «Необходимо законодательно закрепить обязанности государства по компенсации выпадающих доходов — замечу, что именно выпадающих доходов, а не убытков», — утверждает Владимир Якунин. В первую очередь речь идет о разработке федерального и единого для всех механизма социального заказа на осуществление пригородных перевозок. Пока на федеральном уровне не принят такой механизм, железнодорожники совместно с региональными властями действуют методом проб и ошибок.

Как отмечают в ОАО РЖД, с начала 2010 года действует предписание при заключении договоров с регионами считать обязательным наличие в тексте контракта существенных условий. Речь идет о размерах средств компенсации, об экономически обоснованном уровне тарифов, о размерах движения, порядке расчета выпадающих доходов перевозчика от введения государственного регулирования тарифов.

Местные власти настаивают, что программа реформы, букве которой следуют в ОАО РЖД, была принята на федеральном уровне и компенсации на осуществление пригородных перевозок должны идти из федерального бюджета. «Когда стало понятно, что с выделением пригородных перевозок в отдельную структуру прекратится перекрестное субсидирование, возник вопрос, кто должен платить за ту часть, которая шла через грузовые перевозки, — рассказывает Вячеслав Новиков, заместитель председателя комитета Совета федерации по бюджету, представляющий в верхней палате Красноярский край. —

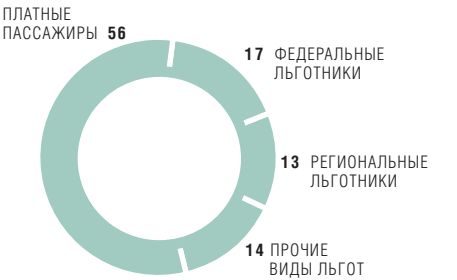
Субъект федерации таких законов не принимал, эти законы принимала федерация. Тогда же было обещано, что эта часть выпадающих доходов будет компенсирована субъектам из федерального бюджета».

По мнению парламентариев, норму о выделении регионам соответствующей компенсации для пригородных пассажирских компаний необходимо заложить в федеральный бюджет. Однако эти инициативы традиционно встречают резкое сопротивление со стороны Минфина. Александр Гусев из правительства Воронежской области видит «и другие способы уменьшения издержек от пригородных перевозок»: «Возьмем, к примеру, такую категорию льготников, как сотрудники ОАО РЖД. За них может платить сама монополия, а не государство. Другое дело, что остальные издержки необходимо компенсировать солидарно и федеральному, и региональному бюджетам, и самой монополии».

В ПОИСКАХ АЛЬТЕРНАТИВЫ Железнодорожники грозят регионам претензионными письмами с указанием размера выпадающих доходов и предупреждением о возможном обращении в арбитражный суд. Но в то же время ОАО РЖД остается государственной компанией и не может не учитывать в своих действиях социальных факторов. В 2009 году из-за недостаточного финансирования было отменено свыше 5% поездов, в результате чего в 15 раз увеличилось количество обращений пассажиров с жалобами на снятие с линии пригородных поездов.

«Были случаи, когда железнодорожники отменяли за нерентабельностью несколько маршрутов, но затем по нашей просьбе возвращали их обратно, дабы не нагнетать социальную напряженность: очень многие жители пригородов Воронежа работают в областном центре — нельзя было затруднять их доставку на рабочие места, — рассказывает Александр Гусев. — В этом плане взаимодействие с Юго-Восточной железной дорогой, филиалом ОАО РЖД, нас удовлетворяет». Однако варианты с заменой железнодорожных перевозок автобусными, сокращением составности пригородных вагонов и изменением конфигурации и периодичности их маршрутов однозначно будут обсуждаться, уверяет чиновник.

Глава управления транспорта и связи министерства градостроительства и инфраструктуры Пермского края Максим Заварзин считает, что «единственным выходом является оптимизация маршрутной сети». «Железнодорожники выходят к нам с предложением закрыть часть маршрутов, — поясняет чиновник. — Мы понимаем под оптимизацией больше — сформировать единое транспортное пространство, куда будут входить железнодорожные перевозки в комплексе с автобусными».



СТРУКТУРА ПАССАЖИРОПОТОКА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ
ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.

По словам чиновника, сейчас автобусные перевозки являются безубыточными, они не датируются из бюджета, поскольку сами по себе эффективны. Но все-таки в Пермском крае отдадут приоритет железнодорожному транспорту как более безопасному, экологически чистому и обладающему большей вместимостью. «В разрабатываемой сейчас транспортной концепции края все виды транспорта рассматриваются в комплексе. Наша задача сделать перевозки минимально затратными для бюджета», — отмечает Максим Заварзин. Поэтому в планах правительства Пермского края до конца года вывести на рынок пригородных железнодорожных перевозок еще одну компанию, которая «стала бы реальным конкурентом и не зависела от ОАО РЖД». Но, признает чиновник, «войти на этот рынок без поддержки ОАО РЖД крайне сложно».

Многие регионы до сих пор не приняли программы транспортной политики — например, в той же Воронежской области документ находится на стадии проработки. «Сейчас работу по формированию запросов региона на транспортные услуги в большей ее части делают муниципалитеты. Они просчитывают транспортные потоки, необходимость их реформирования, — отмечает Александр Гусев. — Но сейчас речь в основном идет об автобусном сообщении, так как относительно пригородных железнодорожных перевозок есть масса нерешенных вопросов, которые находятся в компетенции не только региональной власти, но и самого ОАО РЖД».

Аналогичная работа ведется в Ростовской области, где в целях оптимизации пригородных пассажирских железнодорожных перевозок министерство автомобильных дорог, транспорта и связи области совместно с ОАО «Дон-Пригород» провели анализ пассажиропотока по ряду маршрутов. По словам источника ВГ в министерстве автомобильных дорог, транспорта и связи области, определены малоинтенсивные и невостребованные направления, планируется оптимизировать перевозки. В частности, рассматривается возможность перевозки пассажиров автотранспортом в населенные пункты, железнодорожное сообщение в которые может быть закрыто.

В то же время отсутствие принятых транспортных концепций развития не мешает регионам снять с повестки дня развитие железнодорожного пассажирского сообщения. Пять регионов уже отказались заключать с ОАО РЖД соответствующий договор на обслуживание.

Завершение реформы железнодорожного транспорта и выделение внутри холдинга РЖД самостоятельных видов бизнеса в сфере грузовых и пассажирских перевозок лишает материнскую компанию источника для дальнейшего субсидирования убытков пригородных компаний. Что произойдет при этом с пригородными перевозками, никто из опрошенных ВГ экспертов предположить не берется. Но в монополии признают, что подавляющее большинство регионов пошло по пути сокращения размеров движения пригородных поездов как меры для снижения размеров субсидирования потерь доходов. Таким образом, резкое снижение объемов пригородных железнодорожных перевозок может продолжиться безотносительно к экономическому кризису как следствие реформы отрасли и выбора местных властей в пользу других видов транспорта. ■

ТАРИФЫ НА ПРИГОРОДНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ РЕГУЛИРУЮТСЯ В 58 СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ИЗ 73. А РАЗЛИЧНЫЕ КАТЕГОРИИ ЛЬГОТНЫХ ПАССАЖИРОВ, СОГЛАСНО СТАТИСТИКЕ ОАО РЖД, СОСТАВЛЯЮТ 44% В ОБЩЕЙ СТРУКТУРЕ ПАССАЖИРОПОТОКА ПРИГОРОДНЫХ ПОЕЗДОВ

