

# ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКИ ВЪЕЗЖАЮТ В АВТОБИЗНЕС

УБЫТОЧНОСТЬ ЭЛЕКТРИЧЕК ЗАСТАВЛЯЕТ РЕГИОНЫ ПЕРЕСАЖИВАТЬ ПАССАЖИРОВ НА АВТОТРАНСПОРТ. ПОКА РЕЧЬ ИДЕТ О МАЛОДЕЯТЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ, ЗАГРУЗКА КОТОРЫХ КРАЙНЕ НИЗКАЯ. ВПРОЧЕМ, НА РЫНКЕ АВТОБУСНОГО СООБЩЕНИЯ ТОЖЕ ПРОИСХОДЯТ СЕРЬЕЗНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ, В РЕЗУЛЬТАТЕ КОТОРЫХ НЕЛЕГАЛЬНЫХ ИГРОКОВ МОГУТ СМЕНИТЬ ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ КОМПАНИИ.

ЮЛИЯ ГАЛЛЯМОВА

Тяжелая ситуация в пригородном железнодорожном комплексе заставляет региональные администрации пересматривать свою политику в отношении пассажирских перевозок. Все чаще местные власти решают отказаться от электричек, но пока это касается преимущественно малоинтенсивных участков.

Малоинтенсивными, или малодеятельными, называют линии, по которым проходит менее восьми пар поездов в сутки. На начало 2010 года на сети ОАО РЖД насчитывалось порядка 110 таких линий общей протяженностью 7,3 тыс. км. Общий убыток от их эксплуатации составлял около 3,5 млрд руб. в год, причем по 74 линиям перевозились только пассажиры. Как изменилась статистика за последние пять лет, в ОАО РЖД не говорят, но по данным ВГ, существенных перемен не произошло. До последнего времени, несмотря на низкую загрузку, по таким маршрутам курсировали пассажирские поезда, выполняя, по сути, социальную функцию. Но сейчас такие участки все чаще оптимизируются. Правда, речь идет лишь о тех маршрутах, которые можно заменить другим видом транспорта, прежде всего более дешевым и легким в организации автобусным сообщением.

Новую транспортную политику поддержали и федеральные власти. Специально для этого Минтранс РФ разработал методические рекомендации по формированию транспортных планов, а также создал рабочую группу, которая контролирует их подготовку в каждом регионе. Теперь регион обязан определить целевые параметры транспортного обслуживания пассажиров в пригородном комплексе, предусмотреть требования к параметрам регионального заказа и спрогнозировать предполагаемые объемы перевозок на 2016 год и последующие периоды до 2030 года. В ОАО РЖД отмечают, что данным документом администрации де-факто вынуждены будут подтвердить наличие серых автоперевозчиков в регионе и должны проводить соответствующую работу по прекращению их деятельности.

**СЕРЫЙ ИЗВОЗ** Проблема нелегальных автоперевозчиков действительно существует, причем во многих субъектах. «До сих пор рынок автобусных перевозок фактически никем не контролировался: количество частных операторов могло исчисляться десятками, причем они сами устанавливали тарифы», — объясняет источник ВГ в железнодорожной сфере. С недавних пор тревогу забили и сами регионы. В октябре губернатор Приамурья Александр Козлов заявил одному из местных СМИ о коррумпированности автобусного сегмента, указав на необходимость разработки нового законодательства и санкций в этой сфере. В Пермском крае, в Москве и Подмосковье уже вовсю проводят рейды по выявлению нелегальных автобусных маршрутов, при этом столица собирается перевести всех частных на госконтракты.

Пример другим регионам показывает Москва: в начале ноября уже объявлен масштабный аукцион на 58 контрактов общей стоимостью 47,5 млрд руб. Предполагается, что основную часть вознаграждения перевозчик получит за обслуживание маршрута, но также получит премию за сверхплановые перевозки. Аукционы должны пройти на четырех электронных площадках, заказчиком конкурсных процедур по реализации новой модели управления коммерческим пассажирским транспортом столицы выступает ГКУ «Организатор перевозок», подконтрольное департаменту транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Москвы. Победителем будет признана компания, предложившая наименьшую сумму — ей предстоит закупить новый парк автобусов на 10 млрд руб. и строго придерживаться графика движения по маршруту. При этом для подготовки к выходу на линию будет отведено только полгода: за это



ЧТОБЫ НЕ ОТДАВАТЬ ПАССАЖИРОВ КОНКУРЕНТАМ, ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ САМИ ГОТОВЫ ЗАНЯТЬСЯ АВТОБУСНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ

время легальным перевозчикам нужно обзавестись новым автопарком, обучить сотрудников и ознакомиться с маршрутами. При этом к автобусам есть отдельные требования: они должны быть оформлены в единой цветовой гамме, оборудованы специальными устройствами и приспособлениями для посадки людей с ограниченными возможностями, а также оснащены системой спутниковой связи ГЛОНАСС. При нарушении госконтракта предусмотрены штрафы вплоть до расторжения договора.

По словам заместителя руководителя департамента транспорта Москвы Дмитрия Пронина, на новую модель работы частные перевозчики перейдут уже весной 2016 года, всего они получат 211 маршрутов в девяти округах Москвы.

В Подмосковье сейчас работают сотни мелких перевозчиков, каждый из которых обслуживает всего несколько маршрутов. Но уже сегодня администрации регионов осуществляют переход к распределению маршрутов крупными лотами, поясняет заместитель руководителя департамента исследований железнодорожного транспорта Института проблем естественных монополий (ИПЕМ) Илья Терешко. По словам эксперта, при поштучном распределении маршрутов на рынке присутствует множество операторов, обслуживающих по несколько маршрутов, и из-за этого возникают сложности с обеспечением единого уровня качества обслуживания пассажиров. В то же время, говорит он, при распределении маршрутов крупными лотами возможность выиграть будет только у достаточно крупных, состоявшихся перевозчиков, что облегчит задачу заказчику привести в порядок сегмент автобусных перевозок.

**С ПЕРРОНА НА АСФАЛЬТ** Главная интрига этого сегмента рынка в том, что новыми перевозчиками на автобусных маршрутах могут стать железнодорожные пригородные пассажирские компании (ППК). Илья Терешко считает, что ППК могут участвовать в автобусных перевозках в трех формах: как дополнение пригородных пассажирских перевозок автобусными маршрутами для развития мультимодальных сообщений, в качестве замены некоторых пригородных пассажирских маршрутов с невысоким пассажиропотоком на автобусные в целях экономии затрат, а также как отдельный, относительно независимый вид бизнеса.

В качестве примера мультимодальных сообщений эксперт приводит Волго-Вятскую пригородную пассажирскую компанию (ВВППК). С недавних пор в кассе железнодорожного вокзала Нижнего Новгорода можно купить билет на автобусы, уходящие с конечной станции Шахунья в отдаленные рабочие поселки, и, наоборот, у кондукторов в автобусе можно купить билет на электричку, рассказывает Илья Терешко. «Железнодорожный перевозчик даже предоставил в распоряжение кондукторам автобусов кассовые аппараты и обучил работе с ними», — отмечает эксперт. Остановка автобуса расположена у перрона станции Шахунья, графики движения идеально согласованы, расписание движения автобусов доступно на сайте ВВППК, а сервис позволяет пассажирам продолжить путь на автобусе с гарантированным предоставлением места.

Опыт организации мультимодального сообщения был признан ВВППК успешным, и перевозчик планирует распространить его на другие пересадочные узлы. В настоящее время услуга оказывается в партнерстве с автоперевозчиком, однако следующим шагом может быть покупка или аренда ППК автобусов и самостоятельное обеспечение сквозного сервиса с единым на оба вида транспорта билетом, предполагает Илья Терешко.

Но все же наибольший интерес к автоперевозкам пока проявляет ОАО «Центральная пригородная пассажирская компания» (ЦППК, перевозит в год около 600 млн пассажиров в пригороде в десяти регионах). В марте компания получила лицензию на автобусные перевозки и теперь планирует участвовать в анонсируемых Москвой и Подмосковьем конкурсах.

Компания уже активно к ним готовится: в конце октября оператор объявил конкурс на оказание услуг «по формированию пакетов автобусных маршрутов Московской области, в том числе подвозящих маршрутов к пригородным железнодорожным станциям». Согласно конкурсной документации, победитель должен проанализировать автобусные маршруты в Подмосковье, в том числе их пересечения с маршрутами пригородных поездов, и сформировать предложения по объединению автобусных маршрутов на 2016 год.

Гендиректор ЦППК Михаил Хромов заявляет, что компания рассматривает этот бизнес как самостоятельный сегмент коммерческой деятельности, не отказываясь при этом от возможности целенаправленного подвоза пассажиров к станциям пригородного сообщения.

По мнению Илья Терешко, развитие пригородными компаниями автобусных перевозок как отдельного бизнеса затруднительно тем, что у железнодорожных операторов нет опыта работы в этой сфере. Но, добавляет он, некоторые компании, организуя собственные мультимодальные сервисы и осуществляя замену электричек автобусами на отдельных маршрутах, могут очень скоро приобрести такой опыт.

Исполнительный директор ЦППК Максим Дьяконов говорит, что оператор давно рассматривает возможность замены на малодеятельных маршрутах поездов на автобусы. Экономия от такой меры оказывается значительна, если с регионами будут согласованы расходы компании на эксплуатацию автобусов. «Наши расчеты показали, что отмена некоторых электричек позволит нам даже возить пассажиров бесплатно, но надо понимать, кто будет нести транспортные издержки — платить за бензин, например», — делится Максим Дьяконов. По его словам, ЦППК сделала соответствующие предложения некоторым субъектам и даже продвинулась в этом вопросе с Тульской областью, но пока окончательных решений по этому поводу нет.

По данным ВГ, ЦППК также рассматривала вариант организации автоперевозок в Воронежской области и выступала там в качестве консультанта. Впрочем, единственная возможность заняться автобусными автоперевозками — выиграть региональный конкурс на обслуживание тех или иных маршрутов. Вполне вероятно, что свой пилотный проект ЦППК реализует в Подмосковье. До конца года Московская область как раз должна провести конкурс по привлечению частных перевозчиков на маршруты общественного транспорта на Большом кольце Московской железной дороги.

**ТОЧКА НЕВОЗВРАТА** По словам Илья Терешко, на некоторых участках Большого кольца загрузка электропоезда составляет не более десяти человек. «Естественно, в таких условиях даже при компенсации государством расходов, связанных с использованием железнодорожной инфраструктурой, перевозки пригородными поездами являются абсолютно убыточными», — отмечает он. По расчетам компании, добавляет эксперт, при замещении железнодорожного сообщения автобусным на некоторых участках Большого кольца Московской железной дороги ЦППК может сэкономить более 50 млн руб. в год. Всего на кольце девять таких участков, и экономия от их сокращения может составить 200 млн руб. «Замена электричек автобусным движением на таких маршрутах позволит ППК выполнить обязательства по транспортному обслуживанию перед регионом, сократив при этом собственные расходы и размеры субсидирования из местного бюджета», — делает вывод господин Терешко.

Автобусное сообщение уже заменило малозагруженные электрички в Вологодской, Тверской, Тульской, Тамбовской, Псковской, Белгородской областях, в Республике Мордовия. Оказывается, что для региональной администрации автотранспорт не только прост в организации, но еще и доходен: все налоги от этих предприятий перечисляются непосредственно в местный бюджет. Однако говорить о массовой замене электричек на автобусы пока не приходится. Напротив, правительство РФ всячески пытается сохранить электрички, субсидируя пригородных железнодорожных операторов. К концу года регионы обязаны представить в Минтранс комплексные планы транспортного обслуживания на своей территории, обследовав на предмет рентабельности и железнодорожные маршруты, и состояние автодорог, по которым можно организовать регулярное автобусное сообщение. В случае если регулятор подтвердит, что условия транспортного обслуживания не ухудшились для населения, то регионы смогут сократить свои расходы на возмещение убытков железнодорожным компаниям. ■