

ЭЛЕКТРИЧКИ ВЫДЕРЖИВАЮТ ТРАФИК ПРИГОРОДНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗЧИКИ, НЕСМОТРЯ НА ХРОНИЧЕСКОЕ НЕДОФИНАНСИРОВАНИЕ, НАРАЩИВАЮТ ПЛАТНЫЙ ПАССАЖИРОПОТОК И ВВОДЯТ НОВЫЕ МАРШРУТЫ.

АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ

Как сообщили в пресс-службе ОАО «Российские железные дороги» (РЖД), в нынешнем году пассажиропоток в пригороде сохраняется на прошлогоднем уровне. За первые десять месяцев 2017 года все пригородные пассажирские компании (ППК) России отправили более 846 млн пассажиров, что на 9,4% больше, чем за аналогичный период прошлого года. Впрочем, в этом результате учитываются показатели МЦК, где с января по октябрь перевезено почти 90 млн человек. Без учета этого пассажиропотока количество отправленных пассажиров в российских пригородах в целом незначительно уменьшилось (на 0,6%) в сравнении с показателями предыдущего года.

Доля рынка крупнейшего перевозчика — Центральной ППК, работающей в самой крупной российской агломерации — Москве, Московской области и девяти приграничных областях, — по состоянию на конец октября превышает 63% от общего объема пригородных перевозок в стране. Пассажирооборот компании за десять месяцев вырос на 2%, до 14,6 млрд пасс.-км, отправление пассажиров — на 0,3%, до 476,2 млн человек.

Рынок перевозок в остальных регионах России остается крайне неоднородным. Второе и третье места по объемам пассажиропотока принадлежат Северо-Западной ППК и Московско-Тверской ППК, оперирующим на полигоне Октябрьской железной дороги. Эти компании за десять месяцев 2017 года перевезли 65,5 млн и 46 млн пассажиров соответственно. Пассажиропоток каждого из остальных 22 пригородных перевозчиков за тот же период не превышает 20 млн пассажиров. Финансовые показатели отдельных ППК в ОАО РЖД не раскрывают, однако, по данным участников рынка, перевозчики за пределами тройки лидеров по пассажиропотоку находятся в зоне отрицательной рентабельности и сводят концы с концами только за счет субсидий из региональных бюджетов.

Указывая на столь фрагментированную структуру рынка перевозок, отраслевые эксперты отмечают, что из-за многолетнего недофинансирования пригородного комплекса в большинстве отдаленных от столичных агломераций регионов России ситуация остается достаточно тревожной. «Большинство местных властей имеют социальную проблему с двух сторон: с одной стороны, небогатые жители региона, которые не в состоянии платить за железнодорожную перевозку полный тариф, а с другой — персонал пригородного перевозчика, которому нечем платить зарплату», — обрисовывает ситуацию директор Института экономики транспорта и транспортной политики ВШЭ Михаил Блинкин.

По его словам, в Москве, Петербурге, «где сравнительно богатая публика», пригородные перевозки прибыльны и перевозчики имеют ресурсы и возможности нанять сильных транспортных менеджеров, способных реализовывать сложные урбанистические задачи. «Но для других регионов это все не столь актуально, поскольку там пригородный железнодорожный транспорт балансирует на грани безубыточности, перевозчики в большинстве российских регионов озабочены исключительно вопросом выживания», — констатирует эксперт.

ЗАТРАТЫ ИДУТ ПО ПЛАНУ Впрочем, отраслевые эксперты отмечают, что в последние два года железная дорога впервые за долгое время занялась пассажирским комплексом, и связывают это главным образом с назначением Олега Белозерова на пост президента ОАО

ПАССАЖИРЫ ВСЕ ЧАЩЕ СОГЛАСНЫ ОПЛАЧИВАТЬ ПРОЕЗД И ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭЛЕКТРИЧКАМИ, В ТОМ ЧИСЛЕ С ДОПЛАТОЙ ЗА СКОРОСТЬ И УДОБСТВО В ЭКСПРЕСС-ПОЕЗДАХ ПОВЫШЕННОЙ КОМФОРТНОСТИ



РЖД в 2015 году (с октября нынешнего года — генеральный директор ОАО РЖД). Одним из важнейших его достижений они считают закрепление на законодательном уровне долгосрочной господдержки пассажирского комплекса со стороны федерального бюджета. Теперь льготный коэффициент 0,01 к тарифу за пользование инфраструктурой, фактически обнуляющий тариф для пригородных перевозчиков, установлен правительством РФ на долгосрочный период до 2030 года, а также перевозчики получили нулевую ставку НДС.

После кризисной ситуации в начале 2015 года, когда было отменено, а затем после поручения президента РФ Владимира Путина восстановлено около 300 пригородных поездов, чиновники гораздо активнее принялись разбираться в проблемах железнодорожного пригородного комплекса. Федеральное правительство обязало региональные администрации разработать и утверждать в Минтрансе РФ трехлетние комплексные планы транспортного обслуживания населения, в которых четко обозначены требуемые объемы и регулярность пассажирского сообщения всеми видами общественного транспорта.

Как утверждают в ОАО РЖД, благодаря этому решению ситуация 2015 года не может повториться в принципе: даже если губернаторы продолжают оспаривать прозрачность расходов пригородных перевозчиков, отменять пригородные поезда больше не придется (см. интервью начальника центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексея Белянкина на стр. 10).

Своей частью работы занималась Федеральная антимонопольная служба (ФАС) России, которая с 2015 года получила полномочия и функции Федеральной службы по тарифам. Специалистами службы была разработана и в конце ноября текущего года принята правлением ФАС обновленная методика расчета экономически обоснованных затрат перевозчиков в пригородном сообщении. В ходе этой работы ФАС, к удовлетворению ОАО РЖД и региональных ППК, подтвердила отсутствие принципиальных нарушений в подсчете затрат перевозчиков, а также разработала механизмы урегулирования споров с губернаторами при заключении ежегодных контрактов на обслуживание пассажиров.

СВОИМИ СИЛАМИ Урегулирование споров железнодорожников с губернаторами и разработка новых методик ФАС — очень позитивный шаг, который позволяет минимизировать убыточность пригородных компаний,

но самый важный вопрос — обновления подвижного состава — он не решит, полагает Михаил Блинкин. «Факт заключается в том, что за новые электрички должны будут заплатить граждане: либо как пассажиры, покупая билет по тарифу „с инвестиционной составляющей“, либо как налогоплательщики в бюджет. Ничего другого человечество не придумало со времени изобретения железных дорог — чудес не бывает», — сетует господин Блинкин.

Это означает, что пока чиновники обсуждают, справедлив ли расчет затрат пригородных перевозчиков, и ищут десятки миллиардов рублей на обновление подвижного состава, железнодорожникам приходится самим думать о повышении эффективности своей работы. В этом контексте для анализа динамики рынка пригородных перевозок наиболее важным становится не прирост пассажиропотока, а другой показатель — прирост количества платных пассажиров. Здесь ситуация улучшается более заметно: в 25 пригородных компаниях за первые десять месяцев года платный пассажиропоток вырос на 1,4%, до 537,9 млн проданных билетов.

Это косвенно свидетельствует о том, что усилия менеджмента пригородных компаний по увеличению доходов от операционной деятельности приносят плоды. Пригородные компании в сотрудничестве с региональными властями реализуют большое количество сервисных проектов, которые повышают востребованность железнодорожного транспорта и качество услуг для пассажиров, разрабатывают и «раскатывают» более удобные пригородные маршруты. В ответ пассажиры все чаще согласны оплачивать проезд и пользоваться электричками, в том числе с доплатой за скорость и удобство в экспресс-поездах повышенной комфортности.

В регионах во многом ориентируются на опыт крупнейшего игрока на рынке — ЦППК, которой посчастливилось получить в распоряжение и самый большой в стране пассажиропоток и заключить долгосрочные 15-летние контракты на транспортное обслуживание с двумя богатейшими российскими регионами — Москвой и Московской областью. Здесь реализуют не только программы опережающего обновления парка поездов, но и модернизируют пригородные пассажирские платформы, внедряют современные системы оплаты проезда и разрабатывают новые виды услуг, улучшающих качество сервиса в электричках.

А благодаря сотрудничеству с ОАО РЖД в этом макрорегионе во всю идет строительство новых главных путей,

что позволит организовать на некоторых из них так называемое тактовое движение — регулярное курсирование поездов с равными промежутками (по аналогии с метро). Эта технология принципиально меняет потребительские свойства железнодорожного транспорта, что делает его крайне эффективным в современной городской среде.

Опыт запуска МЦК и его интеграции с метро и пригородными железнодорожными линиями уже перенимается другими крупными городами: проекты «городской электрички» в той или иной степени реализованы в Красноярске, Уфе и Калининграде, активно прорабатывают этот вопрос в Волгограде, Казани и Петербурге, сообщили „Ъ“ в ОАО РЖД. Следующий прорывной проект Москвы и ОАО РЖД, на результаты которого с интересом будут смотреть губернаторы других регионов, — «Московские центральные диаметры» (см. материал на стр. 3).

В ТАНДЕМЕ С КОНКУРЕНТАМИ Интеграция с автобусными перевозчиками — это еще один резерв повышения эффективности железнодорожных пригородных компаний, уверен начальник центра по управлению пригородным комплексом ОАО РЖД Алексей Белянкин. «Сегодня железнодорожные перевозчики активно взаимодействуют с автобусными операторами, продают единые билеты на комплексную услугу доставки пассажиров, благодаря чему человек может приобрести билет от начальной станции до конечного пункта, в котором даже нет железной дороги. Такой проект, например, реализует Волго-Вятская пригородная компания в Нижегородской области в полном взаимопонимании с региональной администрацией», — рассказывает он. — Мы считаем, что у таких проектов большое будущее, поскольку они выгодны и нам, и автобусным перевозчикам, и населению региона».

Более того, в ОАО РЖД полагают, что на следующем этапе целесообразно обеспечить автобусным перевозчикам возможность эффективной интеграции в вокзальную инфраструктуру монополии. «Таким образом мы предоставим нашим клиентам дополнительный сервис удобной пересадки на городской или междугородный автобус», — говорит Алексей Белянкин. А регион, в свою очередь, будет иметь больше возможностей борьбы с серыми и нелегальными автоперевозчиками: по итогам Госсовета РФ местным властям дано поручение решить эту проблему в самое ближайшее время, напоминает он. ■

НЕСМОТРЯ НА ТРУДНОСТИ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ, ЭЛЕКТРИЧКИ ПРОДОЛЖАЮТ ИСПРАВНО ПОДВОЗИТЬ В ГОРОДА «ТРУДОВЫХ МИГРАНТОВ»