

«УТВЕРЖДЕНИЕ КОМПЛЕКСНЫХ ПЛАНОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ОКАЗАЛОСЬ ПОЛЕЗНЫМ ДЛЯ САМИХ РЕГИОНОВ»

НА ВОПРОСЫ BUSINESS GUIDE ОБ ОБЪЕМАХ ГОСПОДДЕРЖКИ ПРИГОРОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОТВЕТИЛ ДИРЕКТОР ДЕПАРТАМЕНТА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ВЯЧЕСЛАВ ПЕТРЕНКО.



АНТОН НОВОСЕЙСКИЙ / ЛЕСО

В. П.: Утверждение региональными властями комплексных планов транспортного обслуживания оказалось полезным в первую очередь для самих регионов, поскольку эти планы позволяют им иметь четкую картину транспортного обслуживания населения разными видами транспорта. Вместе с тем повышение прозрачности транспортной работы лишней раз подтвердило необходимость выполнения субъектами федерации своих обязательств в части компенсации выпадающих доходов пригородным компаниям при установлении цен на билеты ниже уровня безубыточности.

ВГ: У региональных властей всегда есть альтернатива железнодорожному транспорту — автобусное сообщение. В каких регионах сделан такой выбор?

В. П.: Регионы развивают пригородное автобусное сообщение, как правило, там, где отсутствует железнодорожное сообщение. Железнодорожный транспорт в чем-то проигрывает автомобильному транспорту, а в другом оказывается предпочтительнее. В нашем понимании они должны не конкурировать, а дополнять друг друга. Обязанность регионов разрабатывать и постоянно оптимизировать комплексные планы транспортного обслуживания населения побудило региональные власти внимательно рассмотреть производственные показатели различных видов транспорта, научило их видеть, где дублировались пассажиропотоки автомобильных и железнодорожных перевозчиков, что порой приводило к снижению эффективности транспортной системы в целом. Перед регионами открылись возможности получения дополнительной прибыли и налоговых поступлений за счет интеграции железнодорожных и автобусных маршрутов. Теперь губернаторы лучше понимают, каких целевых показателей они должны достичь, субсидируя те или иные виды транспорта в пригородном сообщении.

ВГ: Как решить проблему обновления подвижного состава для пригородных перевозок?

В. П.: Эта проблема — одна из самых актуальных сегодня, поскольку начиная с 2018 года из парка пригородных пассажирских компаний начинает выбывать по истечении срока службы значительное количество моторвагонного подвижного состава и дизель-поездов. Мы исходим из того, что это компетенция собственника подвижного состава и заказчика пригородных перевозок, вытекающая из формирования комплексных планов транспортного обслуживания населения и понимания региональными властями своих потребностей в количестве подвижного состава и его технических характеристиках.

Способствовать этому процессу должно заключение долгосрочных контрактов на перевозку пассажиров между региональными администрациями и пригородными железнодорожными компаниями, осуществляющими на их территории перевозку пассажиров. Такие соглашения должны предусматривать полную компенсацию выпадающих доходов перевозчика с учетом наличия в экономически обоснованных тарифах для перевозчиков инвестиционной составляющей. Причем эта инвестиционная составляющая, как и амортизационные отчисления, должна целевым образом расходоваться на приобретение нового подвижного состава для пригородных перевозок, а не на иные цели. ■

«РЕГИОНАМ НЕОБХОДИМО ЧЕТКОЕ И ПОНЯТНОЕ ОБОСНОВАНИЕ ВЫГОД ОТ ПРИГОРОДНОГО СООБЩЕНИЯ»

Принятие новых регламентирующих документов, разъясняющих региональным властям структуру расходов пригородных перевозчиков, должно снять множество вопросов со стороны регионов относительно расчета сумм требуемых компенсаций, но отнюдь не гарантирует их оплату. Заместитель руководителя Аналитического центра при Правительстве Российской Федерации Светлана Ганеева поделилась с ВГ своими соображениями о том, как регуляторам следует применять новые документы на практике.



В проектах новых методик расчета затрат пригородных железнодорожных перевозчиков, безусловно, предложены вполне рабочие алгоритмы решения целого ряда проблем отрасли. В них есть содержательные ответы на вопросы, на которые прежние методики ответа не давали. Однако эти документы не обеспечивают формальных гарантий того, что все предъявленные расходы перевозчиков будут в конечном итоге оплачены местными бюджетами. Здесь нужно разделять две вещи: нежелание губернаторов платить и сомнения в обоснованности представленных к оплате расходов.

Сомнения в обоснованности, в том, что оплачивается именно та услуга, которая заказывается — и ничего лишнего, новые методики должны будут в значительной степени снимать за счет своей понятности, логичности и широкого круга экспертных обсуждений, которые уже прошли или проходят сейчас. Открытость при формировании методик — и при обосновании своих идей, и при рассмотрении поступающих предложений — всегда самый надежный способ избежать впоследствии сомнений в прозрачности выбранных механизмов регулирования.

Но если причина недоверия кроется глубже и пригородный железнодорожный транспорт воспринимается регионами и ОАО РЖД как дорогостоящая социальная нагрузка, то тут одни только методики определения себестоимости расходов, конечно, бессильны. Необходимо четкое и понятное обоснование выгод от пригородного сообщения не только для пассажиров, но и для экономики региона.

В нашем аналитическом центре разработаны подходы, которые позволяют количественно измерить эту пользу от пригородного транспорта, и наши расчеты показывают, что субсидии железнодорожным перевозчикам позволяют увеличить поступления в региональные бюджеты за счет роста экономической активности населения. Они показывают, что электрички выгодны, что это нормальный «инвестиционный проект»: регион вкладывает деньги в пригородный транспорт и получает их обратно в виде дополнительных налогов, ведь в основном люди ездят на электричках на работу. За счет того, что зарплаты в Москве выше, налогов с них тоже платится больше. Работающие в Москве жители одного только Одинцовского района обеспечивают дополнительные поступления в бюджеты 4,2 млрд рублей в год. А ведь этим эффектом польза от электричек не исчерпывается.

Если эти расчеты будут использоваться шире, то изменится отношение властей к этой деятельности и многие проблемы, возникающие из-за недоверия, уйдут. И, конечно, нельзя забывать о правовых механизмах обеспечения гарантий взятых на себя обязательств. Если контракт на транспортное обслуживание был заключен, регион обязан оплатить тот объем транспортного заказа, который он сам сформировал.

Тем не менее не следует забывать, что любой договор — это результат «доброй воли» договаривающихся сторон, а предложенные регулятором методики — лишь инструмент, который помогает сторонам договориться на рациональных принципах.

Новый подвижной состав для пригородных перевозок — это как раз и есть тот самый рациональный выбор. Сейчас в любом крупном городе есть значительная группа пассажиров, которые каждый день выбирают стоять в автомобильной пробке или ехать на электричке. Если предоставить им комфорт и увеличить скорость, то они будут готовы за это платить. Уже сейчас билеты на скоростной экспресс стоят дороже, и при этом ими активно пользуются пассажиры, несмотря на то что конструктивно это, как правило, такие же вагоны, только чистые и курсирующие без остановок. Конечно, в каждом регионе нужно действовать с учетом местной ситуации, но наши исследования показывают, что при выборе вида транспорта сейчас основной ограничивающий фактор не цена, а удобство поездки.

Одновременно за счет роста железнодорожных перевозок решается проблема пробок в мегаполисах, а если еще вспомнить стоимость дорожного строительства, то выяснится, что новый подвижной состав — разумное, взвешенное решение. Более того, пригородное сообщение оказывает существенное влияние на экономическое развитие агломерации в целом. Любая реклама новостроек начинается сейчас со слов «метро в таком-то году». А экспресс до центра города — это, по сути, такое же метро, только наземное. Получается, что транспортная доступность — это самый главный элемент развития мегаполиса.

Сейчас прорабатываются идеи по переходу на долгосрочный транспортный заказ. Это позволит шире использовать механизм лизинга, что станет одним из способов обновления парка. Вопрос износа электропоездов сейчас стоит остро, но тут, на мой взгляд, следует все-таки смотреть не на нормативные сроки эксплуатации, а на фактическое состояние вагонов. Ведь электрички эксплуатируются в стране с разной интенсивностью: если где-то состав ездит два раза в неделю, а остальное время стоит в теплом депо, то зачем его списывать?

Мы считаем, что в поисках дополнительного финансирования пригородным компаниям следует активнее использовать дифференциацию тарифов на проезд в зависимости от качества услуги перевозки, особенно на тех маршрутах, где работают альтернативные виды транспорта. Однако речь не идет о повышении общего уровня цен. Свежий пример Бурятии наглядно доказывает, что логика «не хватает денег — повысим цены», приводит к печальным последствиям. В результате этого решения тариф за проезд по территории республики приобрел запретительный характер и превысил 1 тыс. руб. за 200 км. Сейчас цены снизили до 382 рублей, то есть в 2,7 раза, пассажиропоток вырос, и сразу увеличились сборы. Теперь на территории области открывают новые маршруты.

Это означает, что такие инструменты, как анализ эластичности спроса, все еще недостаточно используются, тогда как снижение цен в ряде случаев может привести к росту доходов. Новые методики и федеральная политика в области пригородного транспорта обеспечивают достаточную гибкость для всех сторон, но теперь важно суметь ею воспользоваться.