

# ВЫГОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ

ПРИГОРОДНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ ПРИНОСИТ НЕВИДИМЫЙ, НО ВПОЛНЕ ВЫРАЖАЕМЫЙ В ДЕНЕЖНЫХ ЕДИНИЦАХ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ДОХОД НАСЕЛЕНИЮ И ГОСУДАРСТВУ. АЛЕКСЕЙ САФРОНОВ, ЭКСПЕРТ АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

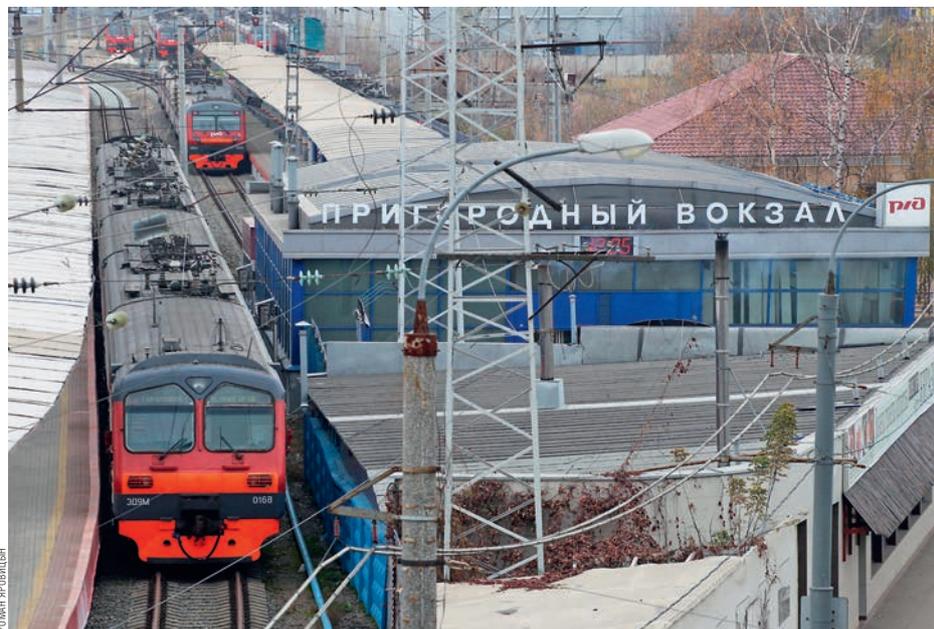
Проблемы с финансированием пригородного пассажирского транспорта связаны не только со скромным размером региональных бюджетов, но и с восприятием электричек как «социальной помощи» тем, кто не накопил на личный автомобиль. Региональные администрации, формирующие транспортный заказ, понимают, что на электричках люди ездят на работу, но до недавнего времени никак не могли сопоставить выгоды от пригородного транспорта и расходы на него.

В прошлом году Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации по заказу Минтранса России разработал методику оценки социально-экономической эффективности пригородного пассажирского транспорта. Были предложены и апробированы в нескольких регионах механизмы расчета затрат на пригородный транспорт и выгоды от его работы в денежных единицах. Исследование также позволило выяснить, кто именно оказывается в выигрыше.

Методика строилась на простой идее: чаще всего пассажиры совершают поездки не от скуки, а потому, что им зачем-то нужно попасть в пункт назначения. Наиболее массовые цели поездок — на работу, на учебу, на дачу, кто-то ездит за получением тех или иных государственных и негосударственных услуг (например, в больницу или в городскую администрацию), кто-то — в гости или на отдых. Если бы выгоду от поездок получали только пассажиры, то оплата проезда по полной стоимости была бы оправдана, но в действительности выгода распределяется между пассажиром, людьми и организациями, с которыми он взаимодействует, и обществом в целом не вполне равномерно.

Например, от поездок на работу выигрывает не только сам пассажир — в виде более высокой зарплаты в городе, но и его работодатель — в виде доходов, которые приносит работник. Получают выгоду и продавцы товаров и услуг, которые пассажир приобретает благодаря наличию работы. И, конечно, дополнительную выгоду получает бюджет в виде налоговых отчислений. Сами перевозчики являются крупными заказчиками работ по ремонту и обслуживанию подвижного состава, и если депо находится на территории того же региона — это налоги в региональную казну от ремонта и техобслуживания поездов. Все эти экономические взаимодействия могут вносить ощутимый вклад в рост ВРП, а на макроэкономическом уровне — в ВВП страны в целом.

Какую-то пользу от наличия пригородного транспорта выразить в деньгах сложнее, но приобретаемые обществом и отдельными людьми нематериальные блага не становятся от этого менее реальными. Например, поездки на дачу по-



РОМАН ПРИБИЛИН

**НЕСМОТЯ НА ТРУДНОСТИ С ФИНАНСИРОВАНИЕМ, ПРИГОРОДНЫЕ ЭЛЕКТРИЧКИ ПРИНОСЯТ МИЛИАРДЫ ДОХОДОВ ГРАЖДАНАМ И МЕСТНЫМ БЮДЖЕТАМ**

вышают уровень благосостояния населения за счет выраженного на приусадебных участках. Есть и косвенные эффекты: электрички кроме прочего являются одним из самых безопасных видов транспорта, а значит, можно оценить дополнительные потери от ДТП, которые общество несло бы ежегодно, если бы пассажиры пересели на автомобили.

Особым критерием оценки эффективности работы пригородного транспорта является параметр времени в пути, вернее, его потери на дорогу. Кстати сказать, эти потери для государства и экономики оказываются не менее ощутимыми, чем для пассажиров: длительная дорога вызывает «транспортную усталость», которая снижает производительность труда.

В деньгах такие потери могут быть оценены лишь с определенными допущениями, например через склонность пассажиров платить за выигрыш во времени. Для Московской области стоимость минуты времени оказалась равной 2,26 руб. (именно столько в среднем готовы

платить пассажиры, чтобы ее «выиграть»). Таким образом, ежегодные потери времени железнодорожных пассажиров одного лишь Белорусского направления в Москве оцениваются на уровне 1,8 млрд руб.

Сейчас время в дороге практически не учитывается при принятии решений о конфигурации транспортной сети. Связано это с тем, что его денежная оценка — в определенном смысле условность, ведь эти миллиарды никому не платит. Однако если бы выигрыш во времени оценивался в деньгах и принимался во внимание при рассмотрении тех или иных инфраструктурных проектов, транспортная политика властей стала бы более адекватной.

В целом Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации были предложены способы расчета 13 эффектов от работы пригородного транспорта, из которых в денежном эквиваленте можно выразить 11. Из них, по мнению разработчиков методики, региональную администрацию должны прежде всего интересоваться те, которые влияют на налоговые доходы бюджета: выигрыш в зарплатах от возможности ездить на работу, транспортная усталость, влияние дополнительных доходов пассажиров «маятниковой миграции» на развитие торговли, избежание потерь от ава-

рий на автодорогах и, наконец, агломерационный эффект, выражающийся в общем росте среднего уровня зарплат в регионе благодаря расширению рынка труда. Последний эффект связан с тем, что сама возможность работы не по месту жительства заставляет местных работодателей предлагать чуть более высокие зарплаты, чем если бы транспортной связи с центром агломерации не существовало.

Универсальность методики для всех регионов страны подтвердилась в ходе пилотных расчетов, для которых были выбраны Московская область и Ханты-Мансийский автономный округ, где характер пригородного сообщения принципиально отличен от московского.

В Подмоскovie анализировалось Белорусское направление железной дороги, которое проходит по территории трех районов: Одинцовского, Рузского и Можайского. Выяснилось, что, к примеру, из Одинцовского района электричками регулярно ездит в Москву 41 тыс. человек, автобусами — 10 тыс., причем треть из них ездят на работу практически ежедневно. Разница в зарплатах между Одинцовским районом и Москвой, по данным Росстата и с учетом трат на дорогу, составляет 26 тыс. руб. в месяц. При этом 40% «маятниковых мигрантов» ездят за более высокой зарплатой, а 60% в ходе опроса заявили, что по месту жительства для них работы нет.

В целом жители Одинцовского района выигрывают от возможности ездить на работу 7,8 млрд руб. в год. Это 2,5 млрд руб. налоговых поступлений (при оценочной собираемости налогов 60%) только одного Одинцовского района. Конечно, в других регионах разрыв в зарплатах между «метрополией» и пригородами меньше, а значит, меньше и размер выигрыша, который имеют пассажиры, но этот пример показывает, насколько большой может быть польза от пригородного транспорта.

Итоговые расчеты показали, что в Московской области по выбранному маршрутам 1 руб. затрат на пригородный транспорт приносит 4,7 руб. дохода экономике, в ХМАО, несмотря на глубокую дотационность пригородного транспорта, — 2,9 руб. Если брать только бюджетную эффективность, то она оказывается еще выше: в Московской области на 1 руб. бюджетных расходов приходится 7,6 руб. налоговых доходов (в основном благодаря выигрышу в зарплатах и, как следствие, дополнительному спросу на товары и услуги), в ХМАО — 3 руб. доходов. Таким образом, поддержка пригородного транспорта оказывается весьма выгодным делом для государства. ■

## ЭФФЕКТЫ ПРИГОРОДНОГО ТРАНСПОРТА В ОДИНЦОВСКОМ, РУЗСКОМ И МОЖАЙСКОМ РАЙОНАХ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ (МЛН РУБ.)

	ЭЛЕКТРИЧКИ	АВТОБУСЫ	ВСЕГО
<b>ВЫИГРЫШ В ЗАРПЛАТАХ ЗА СЧЕТ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ</b>	<b>+8373,1</b>	<b>+2025,0</b>	<b>+10398,1</b>
<b>ВЫИГРЫШ ОТ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ, ВЫЗВАННОГО ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ПЛАТЕЖЕСПОСОБНЫМ СПРОСОМ</b>	<b>+7850,7</b>	<b>+1946,9</b>	<b>+9797,6</b>
<b>ВЫИГРЫШ ОТ ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШАТЬ ТРЕБУЮЩУЮ РАЗЪЕЗДОВ РАБОТУ</b>	<b>+2715,5</b>	<b>+724,8</b>	<b>+3440,3</b>
<b>ЭКОНОМИЯ НА ПОСОБИЯХ ПО БЕЗРАБОТИЦЕ</b>	<b>+599,9</b>	<b>+159,1</b>	<b>+759,0</b>
<b>ВЫИГРЫШ ОТ ВОЗМОЖНОСТИ СОВЕРШАТЬ ПОЕЗДКИ НА ДАЧИ И ЛПХ</b>	<b>+193,0</b>	<b>+51,3</b>	<b>+244,3</b>
<b>ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ВРЕМЕНИ</b>	<b>-1761,3</b>	<b>-732,4</b>	<b>-2493,7</b>
<b>ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ОТ ТРАНСПОРТНОЙ УСТАЛОСТИ</b>	<b>-287,1</b>	<b>-136,0</b>	<b>-423,0</b>
<b>ОЦЕНКА ПОТЕРЬ ОТ ДТП</b>	<b>-0,3</b>	<b>-20,1</b>	<b>-20,4</b>
<b>АГЛОМЕРАЦИОННЫЙ ЭФФЕКТ</b>	<b>+5069,2</b>	<b>+1220,0</b>	<b>+6289,2</b>
<b>МУЛЬТИПЛИКАТИВНЫЙ ЭФФЕКТ</b>	<b>+2590,2</b>	<b>0,0</b>	<b>+2590,2</b>
<b>ИТОГО</b>	<b>25342,9</b>	<b>5238,7</b>	<b>37210,7</b>

ИСТОЧНИК: РАСЧЕТЫ АНАЛИТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.