

«СЕГОДНЯ И РЕГИОНЫ, И ФАС ХОРОШО ПОНИМАЮТ РЕАЛЬНУЮ ЭКОНОМИКУ ПРИГОРОДНОГО КОМПЛЕКСА»

ПО СЛОВАМ НАЧАЛЬНИКА ЦЕНТРА ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРИГОРОДНЫМ КОМПЛЕКСОМ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (РЖД) АЛЕКСЕЯ БЕЛЯНИНА, НАЛИЧИЕ В РЕГИОНАХ КОМПЛЕКСНЫХ ПЛАНОВ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ПОЛНОСТЬЮ ИСКЛЮЧАЕТ РИСК СРЫВА ПЕРЕВОЗОК Пассажиры, ДАЖЕ ЕСЛИ МЕСТНЫЕ ВЛАСТИ НЕ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТЫ С ПРИГОРОДНЫМИ ПЕРЕВОЗЧИКАМИ.

BUSINESS GUIDE: Расскажите, все ли пригородные компании имеют контракты с регионами на перевозки в 2018 году?
АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНИН: Пригородные пассажирские перевозки осуществляются на территории 72 регионов 25 компаниями-перевозчиками, созданными при участии ОАО РЖД, 26 субъектов РФ и частных инвесторов. Также в дерегулированном сегменте перевозки осуществляет ООО «Аэроэкспресс».

На 2018 год уже заключен 21 договор с 16 субъектами РФ. Так как в ряде регионов работает несколько перевозчиков, общее количество договоров составит около 90. ОАО РЖД рассчитывает, что кампания по заключению договоров на 2018 год будет завершена в текущем году.

Хочу отметить, что с точки зрения преобладающего участия в уставном капитале дочерними обществами ОАО РЖД являются 18 компаний. В ноябре текущего года после согласования с правительством России ОАО РЖД прекратило участие в самой крупной пригородной компании — ОАО «Центральная ППК» — путем продажи пакета акций.

ВГ: Если какие-то договоры заключены не будут, есть ли риск возникновения проблем с перевозками в начале следующего года?

А. Б.: В 2016 году благодаря решению правительства РФ всеми регионами сформированы и утверждены комплексные планы транспортного обслуживания населения, которыми предусмотрены согласованная маршрутная сеть и другие параметры движения. Таким образом, даже в случае, если какие-либо регионы не смогут по своим причинам заключить договоры о транспортном обслуживании, пригородное сообщение в 2018 году прекращено не будет.

ВГ: Как идут дела с выполнением уже заключенных договоров с регионами в текущем году?

А. Б.: Ожидаемые выпадающие доходы пригородных компаний на 2017 год (без учета ОАО «Центральная ППК») оцениваются в размере 11,9 млрд руб. В бюджетах субъектов Российской Федерации предусмотрены субсидии на компенсацию потерь в доходах по пригородным перевозкам в размере 10,8 млрд руб., в том числе 9,8 млрд руб. за государственное регулирование тарифов 2017 года. Это 82% от необходимой суммы.

По результатам проведенной работы субъектами РФ представлены гарантии и приняты тарифные решения об увеличении финансирования за 2017 год на 1 млрд руб. Таким образом, прогнозируемые субсидии регионов по итогам 2017 года составят 10,8 млрд руб.

ВГ: В каких регионах самые сложные проблемы?

А. Б.: Традиционно это Забайкальский край, где сумма выпадающих доходов примерно 380 млн руб., из них региональный бюджет может заплатить только около 60 млн руб.

Есть вопросы по Краснодарскому краю: здесь у перевозчиков нет разногласий с регионом в части расходной составляющей, но при тарифном регулировании регион зависил прогноз пассажирооборота, который применяется для расчета тарифа и субсидий. Есть поручение заместителя председателя правительства РФ Аркадия Дворковича о пересчете показателя пассажирооборота по фактическому уровню, которое на данный момент регионом не выполнено.

Остальные разногласия можно назвать несущественными.

ВГ: ФАС России разрабатывает ряд методик, которые уточняют расчет расходов на пригородное сообщение. Насколько эффективны предлагаемые меры?



АЛЕКСЕЙ БЕЛЯНИН УВЕРЕН, ЧТО СКОРОСТНЫЕ МАРШРУТЫ В ПРИГОРОДЕ ПРИВЛЕКУТ НОВЫХ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ

А. Б.: И регионы, и ФАС сейчас хорошо понимают реальную экономику пригородного комплекса. Но были и некоторые нюансы, которые требовали уточнения. Например, на внутренних маршрутах в Свердловской области ходят электропоезда «Ласточка». Но согласно прежней методике, утвержденной еще Федеральной службой по тарифам (полномочия были переданы ФАС России в 2015 году. — **ВГ**), эти затраты необходимо распределять между всеми регионами, где все пригородные поезда Свердловской пассажирской компании перевозят пассажиров. А это еще пять соседних областей, среди которых, например, Челябинская область, у которой нет оснований принимать на себя такие расходы. Поэтому методика нуждалась в уточнении в этой части.

В новой методике учтены, в частности, положения о включении в тариф расходов на обновление парка подвижного состава, в том числе с применением механизма лизинга, определен порядок учета затрат перевозчиков, в том числе связанных с социально-трудовыми отношениями, порядок отнесения затрат перевозчиков на межсубъектные маршруты. В методике также предусмотрено, что в случае возникновения разногласий между перевозчиками и регулирующими органами субъектов РФ объемные показатели, такие как пассажирооборот, вагоно-километровая работа, используемые для расчета экономически обоснованных затрат и уровня тарифов, будут утверждаться Минтранс России по согласованию с ФАС.

В целом методика направлена на повышение уровня прозрачности расходов перевозчиков, обеспечивает более справедливое распределение расходов по субъектам РФ и содержит правила регулирования прогнозного объема пассажирооборота, что позволит снять имеющиеся разногласия по расходам и объемам перевозок.

Кроме того, в рамках данной работы учтены предложения ОАО РЖД о синхронизации действующих методик. Например, раньше работа локомотивных бригад распределялась по показателю «вагоно-километры», а компания-перевозчик производила оплату их работы в соответствии с показателем «поездо-часы», то есть вне зависимости от количества вагонов в составе.

ВГ: Насколько это гарантирует отсутствие будущих претензий к расчетам со стороны губернаторов?

А. Б.: В целях подтверждения стоимости услуг аренды подвижного состава с экипажем по согласованию с ФАС России проведена независимая аудиторская проверка компанией ООО «Эрнст энд Янг», по результатам которой не выявлено нарушений, влияющих на величину расходов, используемых в расчете тарифов на пассажирские перевозки для населения.

Полная информация была представлена в ФАС России на рассмотрение, по его результатам федеральный орган подтвердил прозрачность расходов.

ВГ: ФАС России также предлагает снизить ставки аренды подвижного состава, за счет чего провести ускоренное обновление электропоездов в пригороде. Как в ОАО РЖД относятся к таким предложениям?

А. Б.: В октябре ФАС России разработан проект новой методики аренды подвижного состава, определяющий применение целевого уровня ставок платы за услуги, который значительно ниже реальной подтвержденной себестоимости услуг. По мнению федерального органа, ОАО РЖД могло бы покрыть недополученный объем доходов от введения новой методики за счет поступлений от «нерегулируемых видов деятельности». Утверждение данного проекта методики потребует перераспределения затрат на пригородные перевозки или поиска дополнительного источника финансирования.

ВГ: То есть мы снова приходим к пресловутому «перекрестному субсидированию» пассажирских перевозок за счет грузовых?

А. Б.: Этот вопрос находится в стадии обсуждения с ФАС и Минтранс России. Считаю, что регулятор должен принять взвешенное, удовлетворяющее все стороны решение, которое будет подкреплено в том числе экономическим обоснованием.

ВГ: Как в ОАО РЖД видят решение проблемы обновления подвижного состава в пригородном комплексе?

А. Б.: На 2018 год проектом инвестиционной программы ОАО РЖД предусмотрены средства на закупку подвижного состава, в том числе 5 млрд руб. на традиционные «зеленые» электропоезда — 90 вагонов, которые с учетом проведенных оптимизационных мероприятий позволят обеспечить транспортную работу на уровне 2017 года.

Благодаря поддержке регионов сегодня подвижной состав способен приобретать только ОАО «Центральная ППК» в рамках 15-летнего контракта с Москвой и Московской областью.

Вопрос обновления парка подвижного состава рассматривался на заседании президиума Госсовета РФ 22 сентября. В соответствии с поручениями, данными президентом России Владимиром Путиным, необходимо разработать механизм обновления парка подвижного состава, который не повлечет значительных финансовых вложений со стороны субъектов Российской Федерации.

В частности, Минпромторг РФ разработан проект постановления о субсидировании приобретения железнодорожного подвижного состава для пригородного сообщения. В ближайшие три года на эти цели предполагается выделение субсидии в размере до 1,5 млрд руб. ежегодно. По предварительной информации, эта субсидия составит около 7,5 млн руб. за вагон, что при стоимости вагона более 50 млн руб., конечно, не сможет существенно повысить спрос. Поэтому сегодня прорабатываются и другие возможные варианты, такие как, например, использование механизмов лизинга или льготного лизинга.

ВГ: Каковы возможности пригородных компаний по повышению эффективности перевозок за счет организационно-технических мероприятий, не требующих капитальных вложений в путевую инфраструктуру?

А. Б.: Для пассажиров приоритетны скорость и комфортность поездки. Необходимо понимать, что при остановках на всех пунктах существенно сократить время в пути не получится. Поэтому ОАО РЖД совместно с пригородными компаниями постоянно прорабатывает вопросы ввода новых маршрутов, отвечающих потребностям пассажиров.

Положительный пример совместной работы — это организация перевозки пассажиров поездами «Ласточка» на участке Москва—Крюково—Тверь. Приведу такие данные: согласно опросам пассажиров, в 2017 году 86% пассажиров перешли на «Ласточки» с разных видов транспорта, причем только 62% из пригородных поездов, а остальные 38% — это наши новые клиенты. Таким образом, предлагаем новый, востребованный пассажирами продукт, мы получаем существенный эффект.

Пригородные поезда являются сегодня самым экологически чистым видом транспорта, что важно в условиях мегаполисов с их загрязненным воздухом. Высокая провозная способность электропоездов тоже очень актуальна для крупных агломераций, что особо ценится пассажирами в часы пик.

МЦК — еще один успешный опыт, демонстрирующий, что эффективную систему общественного транспорта в современных крупных городах невозможно построить без активного использования железной дороги для перевозки пассажиров. Эксплуатация МЦК подтверждает важность нового транспортного продукта для жителей столичного региона, потребность в этом виде транспорта с момента его запуска постоянно растет.

Проработкой аналогичных проектов занимаются в Волгограде, Казани, Петербурге. А, например, в Красноярске, Уфе, Калининграде и ряде других городов «городская электричка» уже действует, и городские власти рассматривают этот поезд как эффективную и сравнительно недорогую замену городскому метрополитену.

Беседовал АЛЕКСЕЙ ЕКИМОВСКИЙ